




3 1761 11701541 2









Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761117015412>



CAI  
YC2  
-1995  
P21

141

Government  
Publications



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

# Pearson Airport Agreements

# Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Thursday, August 3, 1995

Le jeudi 3 août 1995

Issue No. 10

Fascicule n° 10

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)



THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON  
THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bryden  
\* Fairbairn, P.C. (or Graham)  
Hervieux-Payette, P.C.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(or Berntson)  
Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR  
LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

Bryden  
\* Fairbairn, c.p. (ou Graham)  
Hervieux-Payette, c.p.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(ou Berntson)  
Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday August 3, 1995  
(11)

[Text]

The Special Committee of the Senate on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:00 a.m., the Chairman, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Bryden, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald and Tkachuk. (8)

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

**WITNESSES:**

*From Hession, Neville & Associates:*

Raymond Hession.

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly Transport Canada:*

William Rowat, former Associate Deputy Minister.

*From Transport Canada:*

David Broadbent (retired);

John Desmarais;

Keith Jolliffe.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to s. 13 of the Parliament of Canada Act.

David Broadbent made a statement and answered questions.

Raymond Hession made a statement and answered questions.

At 11:30 a.m., the Committee recessed.

At 12:30 p.m., the Committee resumed.

William Rowat made a statement, and with the witnesses from Transport Canada, answered questions.

At 2:35 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 3 août 1995  
(11)

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*) (*président*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Bryden, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald et Tkachuk. (8)

*Également présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

**TÉMOINS:**

*De Hession, Neville & Associates:*

Raymond Hession.

*De Pêches et Océans Canada et anciennement de Transports Canada:*

William Rowat, ancien sous-ministre adjoint.

*De Transports Canada:*

David Broadbent (à la retraite);

John Desmarais;

Keith Jolliffe.

Le comité poursuit son examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter ou reçoit les serments ou déclarations solennelles des témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

David Broadbent fait une déclaration et répond aux questions.

Raymond Hession fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 30, le comité suspend la séance.

À 12 h 30, le comité reprend la séance.

William Rowat fait une déclaration et, de concert avec les témoins de Transports Canada, répond aux questions.

À 14 h 35, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ:**

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, August 3, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:00 a.m., to continue to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Good morning, colleagues, Mr. Broadbent, ladies and gentlemen. This is the last day of the third week of our hearings and we are off next week. We are not having any hearings next week. We will be resuming a week from Tuesday.

I think it's appropriate at this time to make clear of our focus on these hearings. To carry out our mandate we are pursuing three main lines of inquiry. The first is: Was the Pearson privatization policy soundly based, given the circumstances and given the alternatives?

Secondly, was the process properly conducted? In other words, were the rules of the game adequate to protect the public interest and were they respected by all concerned?

Three, were the contracts which were signed by the government of the day and the developers financially and economically sound — that is, was the overall interests of Canadian tax payers properly served?

These three questions will, in the following weeks, inevitably lead to a fourth question: On what basis did Mr. Nixon recommend, and the present government agree, to cancel the contracts? That is the mandate of this committee of this committee.

Now, Mr. Broadbent has returned this morning and I will ask Mr. Nelligan to reintroduce him, if that's necessary.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** I hardly think, senators it's necessary to re-introduce a man with whom we have been so familiarly acquainted during the last few hours. He is better known to us than he was yesterday, but he is a former deputy minister. He was the principle negotiator of the Pearson contract during a critical period of the time and he is now retired and doing some consulting work.

(**Mr. David Broadbent, previously sworn:**)

**The Chairman:** Mr. Broadbent, you are sworn. Would you care to make any opening statement or just take—

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 3 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la remise en valeur et l'exploitation des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Chers collègues, monsieur Broadbent, mesdames et messieurs, bonjour. Nous en sommes maintenant au dernier jour de la troisième semaine de nos audiences, et nous ferons relâche la semaine prochaine. La semaine prochaine, il n'y aura aucune audience. Nous reprendrons nos travaux le mardi de la semaine suivante.

À ce stade-ci, je pense qu'il convient d'établir clairement l'objet des présentes audiences. Pour nous acquitter de notre mandat, nous menons une enquête à trois volets. Le premier est le suivant: la politique relative à la privatisation de Pearson avait-elle des assises saines, étant donné les circonstances et les solutions de rechange?

Deuxièmement, le processus s'est-il déroulé correctement? En d'autres termes, les règles du jeu protégeaient-elles l'intérêt du public, et ont-elles été observées par toutes les parties concernées?

Troisièmement, les contrats signés par le gouvernement de l'époque et les promoteurs étaient-ils sains sur les plans financiers et économiques, les intérêts généraux des contribuables canadiens ont-ils été défendus comme il se doit?

Au cours des prochaines semaines, ces trois questions en soulèveront inévitablement une quatrième: sur la foi de quels critères M. Nixon a-t-il recommandé et le gouvernement actuel a-t-il accepté l'annulation des contrats? Voilà le mandat du comité.

M. Broadbent est de retour ce matin, et je demanderai à M. Nelligan de le présenter de nouveau, au cas où cela serait nécessaire.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Sénateurs, je crois qu'il est peut-être superflu de présenter de nouveau un homme que nous en sommes venus à connaître au cours des dernières heures. Nous le connaissons mieux que nous ne le connaissions hier, mais il s'agit d'un ex-sous-ministre. À un stade critique, il a été le négociateur principal du contrat de Pearson, et il est maintenant à la retraite. Il travaille aussi comme expert-conseil.

(**M. David Broadbent, témoin déjà assermenté:**)

**Le président:** Monsieur Broadbent, vous êtes assermenté. Aimerez-vous faire une déclaration liminaire ou simplement reprendre...



[Texte]

**Mr. David Broadbent, (Retired) Chief Negotiator for Pearson Airport Agreements:** I do not think so sir, no.

**Senator LeBreton:** Senator MacDonald, may I address a general point of order here before we start the questioning of the witness?

**The Chairman:** Certainly.

**Senator LeBreton:** Senator MacDonald, I'm putting this point now because I want to refer to this document later on in my questioning. But I refer back to the terms of reference and the orders of reference in the Senate with regard to this committee. And I'll read it, if you don't mind; it's very short. I'll quote out of the orders of reference. It was on Wednesday, May 31 to Thursday, June 8. It's page 1-3, Pearson Airports Agreements. And it was when this committee was set up. It says on the first page:

That the committee have power to send for persons, papers and records, to examine witnesses under oath, to report from time to time and to print such papers and evidence from day to day as may be ordered by the committee;

And then, Mr. Chairman, in your opening remarks — I guess it was our second week of hearings — on Tuesday July 25th, 1995, page 1500-2.

**Senator Jessiman:** Do it more slowly, please.

**Senator LeBreton:** 1500-2 — sorry.

**Senator Jessiman:** July 5th?

**Senator LeBreton:** July 25th. And I quote you, Mr. Chairman.

Sometimes the committee has been placed in the ludicrous position where some information withheld from us has been released to the public under access to information or the courts in the litigation process. I am told this has occurred because different officials handle different requests for information and obviously took different views as to the applicability of the confidentiality rule. I certainly accept that explanation.

So, I refer to a document that we received in this myriad of documents we have — we're being drowned by documents.

**Senator Jessiman:** Number?

**Senator LeBreton:** It's numbered 23555.

**Senator Jessiman:** Date?

**Senator Jessiman:** Dated May 13, and its a memorandum to the ADM (Airports) from our witness this morning, Mr. Broadbent.

**Senator Jessiman:** May 13, 1993?

[Translation]

**M. David Broadbent, négociateur en chef (à la retraite) des accords visant l'aéroport international Pearson:** Je ne crois pas, monsieur, non.

**Le sénateur LeBreton:** Sénateur MacDonald, puis-je invoquer le Règlement avant que nous ne commençons à interroger le témoin?

**Le président:** Certainement.

**Le sénateur LeBreton:** Sénateur MacDonald, j'invoque maintenant le Règlement parce que j'entends faire référence au présent document lorsque, plus tard, j'interrogerai le témoin. Mais avant, je vous renvoie au mandat et à l'ordre de renvoi du Sénat concernant le comité. Avec votre permission, j'en ferai la lecture. Il s'agit d'un très court passage. Je citerai l'ordre de renvoi qui concerne la période allant du mercredi 31 mai au jeudi 8 juin. Le passage figure à la page 1-3 des accords visant l'aéroport international Pearson. C'est à ce moment que le comité a été formé. À la première page, on lit:

Que le comité ait le pouvoir de faire comparaître des personnes et produire des documents, d'entendre des témoins sous serment, de faire rapport de temps à autre et de faire imprimer au jour le jour documents et témoignages selon les instructions du comité;

Puis, monsieur le président, dans vos déclarations liminaires (je pense que c'était à l'occasion de notre deuxième semaine d'audiences), le mardi 25 juillet 1995, à la page 1500-2.

**Le sénateur Jessiman:** Plus lentement, je vous prie.

**Le sénateur LeBreton:** 1500-2, je m'excuse.

**Le sénateur Jessiman:** Le 5 juillet?

**Le sénateur LeBreton:** Le 25 juillet. Je vous cite, monsieur le président.

Parfois, le comité s'est retrouvé dans une position ridicule, des renseignements qui lui avaient été interdits ayant été rendus publics en vertu de la Loi sur l'accès à l'information ou dans le cadre de procédures judiciaires. Si cela s'est produit, c'est parce que, me dit-on, différents fonctionnaires s'occupent de différentes demandes d'accès à l'information et, manifestement, interprètent différemment l'application de la règle concernant la confidentialité. J'accepte certes cette explication.

Je me réfère donc à un document qui fait partie de la myriade de documents que nous avons devant nous, nous sommes inondés de documents.

**Le sénateur Jessiman:** Numéro?

**Le sénateur LeBreton:** Le document porte le numéro 23555.

**Le sénateur Jessiman:** Date?

**Le sénateur LeBreton:** Le document est daté du 13 mai. Il s'agit d'une note de service adressée au sous-ministre adjoint (aéroports) par notre témoin de ce matin, M. Broadbent.

**Le sénateur Jessiman:** Le 13 mai 1993?

[Text]

**Senator LeBreton:** That's right, Senator Jessiman. And the subject is trigger points and stewardship. This is the document. It starts off: "Thank you for responding", and then there's a huge, obviously a huge section blocked out. Then it goes on. There's a line blocked out in the middle, and then the conclusion.

Now I'm simply asking, counsel, because yesterday we had an occasion, when Mr. Hession was a witness, of him challenging a whited out section. But there seems to be a lot of whited out documents and I want to know, counsel, whether you can ascertain what was said here, because I think it's relevant to what we were discussing this morning; and why was this blocked out? So I'm simply putting right at this moment —

**Mr. Nelligan:** May I have this particular document because they all have different notes on them, and rather than me get my own —

**Senator LeBreton:** Okay. Certainly. And I'd be happy to provide copies, but it's part of our documentation. So I'm simply asking you to ascertain, counsel, and then I want to be able to question Mr. Broadbent on that particular document because it's very relevant, I think, to the process.

**Mr. Nelligan:** May I explain what our problem is? So far as the legal authorities seem to indicate, this committee has very broad powers. Normally, those powers can only be exercised through the direction of the full Senate.

The procedure is that you ask a witness why the information is retained and you then consider whether his request for confidentiality is reasonable under the circumstances — and I admit I intervened yesterday because I felt we were coming to a question of personal reputation of people and that was not directly relevant to this hearing.

In the production of its documents, the Department of Justice has applied a broader rule and takes the preliminary position that anything that would be restricted under the Access to Information Act will not be made generally public. I'm suggesting to this committee that, if the time comes where you feel that information under various headings is necessary for this inquiry, you may then ask the witness why it is concealed. And I would suggest that you ask the witness only to reveal that portion of it or the substance of it in such a way that a minimum of damage can be done to people who are not here to protect themselves.

In this particular case the section, I believe, is section 19(1) of the Access to Information Act. And although I don't have it right in front of me, I suspect that that is the one that relates to personal information and it relates to matters where one person is commenting upon another. So that if, for instance, one civil servant said something scathing about another civil servant, it will normally be deleted if there's an application made by the press or

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Tout juste, sénateur Jessiman. Il y est question d'éléments déclencheurs et d'administration. Voilà le document. Il débute par les mots: «Thank you for responding» «Merci d'avoir répondu», puis il y a un très long passage, un passage manifestement très long, censuré. Puis, le texte reprend. Au milieu, une autre ligne est censurée, après quoi l'auteur conclut.

Monsieur le conseiller, si je pose la question, c'est simplement parce que, hier, M. Hession, pendant son témoignage, a contesté une partie censurée. Il semble y avoir un grand nombre de documents censurés, et je voulais savoir, monsieur le conseiller, si vous pouvez établir ce qui y était dit, parce que je pense que cela est important dans le contexte de nos discussions de ce matin. Et pourquoi ces passages sont-ils censurés? Pour le moment, je me contente donc de...

**M. Nelligan:** Puis-je avoir le document, parce qu'ils sont tous annotés de façon différente, et plutôt que de chercher mon propre exemplaire...

**Le sénateur LeBreton:** D'accord. Certainement. Et je serais heureuse de fournir des copies, mais cela fait partie de notre documentation. Je voulais donc simplement vous demander de vérifier, monsieur le conseiller. Par la suite, j'aimerais pouvoir poser des questions à M. Broadbent à propos de ce document particulier parce que, à mon avis, il est tout à fait pertinent dans le contexte.

**M. Nelligan:** Puis-je expliquer à quoi tient notre problème? Jusqu'ici, les autorités juridiques semblent indiquer que le comité dispose de très vastes pouvoirs. Normalement, ces pouvoirs ne peuvent s'exercer que sous l'égide du Sénat tout entier.

La procédure consiste à demander à un témoin pourquoi l'information est censurée, après quoi vous vous demandez si le recours aux règles touchant la confidentialité est raisonnable dans les circonstances, et je reconnais que je suis intervenu hier parce que, à mon avis, nous avions commencé à toucher à la réputation de certaines personnes, ce qui n'est pas directement pertinent dans le contexte de la présente audience.

Dans la production de ces documents, le ministère de la Justice a appliqué une règle large et adopté la position de départ selon laquelle tout renseignement à diffusion restreinte en vertu de la Loi sur l'accès à l'information ne serait pas rendu public. Ce que je vous dis, c'est que si vous avez le sentiment que les renseignements figurant sous diverses rubriques se révèlent nécessaires aux fins de la présente enquête, vous pouvez demander au témoin d'expliquer pourquoi ils sont censurés. Je vous suggère de plus de demander au témoin de divulguer la teneur ou le contenu de tels documents, de manière à porter atteinte le moins possible à la réputation de personnes qui ne sont pas ici pour se défendre.

Dans ce cas particulier, il s'agit, je crois, du paragraphe 19 (1) de la Loi sur l'accès à l'information. Et même si je n'ai pas le texte de loi sous les yeux, je pense qu'il a trait aux renseignements personnels et aux cas où une personne formule des commentaires à l'endroit d'une autre. Si, par exemple, un fonctionnaire formule une critique à propos d'un autre, le passage sera normalement censuré si un journaliste ou qui que ce soit d'autre demande à y



[Texte]

anyone else to have it made available. And one can see where this, as a matter of public policy, would be embarrassing.

Yes, I've now got section 19(1) and it simply said that it's personal information, and under section 21(g) they delete the views or opinions of another individual about the individual.

It would appear to me that that particular deletion relates to that aspect of the matter. But I would not suggest to the committee that you are bound by that, but I would urge you first of all to make appropriate inquiries of the witness so that no one is unfairly dealt with. But all of these references in this document are to section 19, and that's all under the "Personal Information" heading.

**Senator LeBreton:** Even though — and I'm not a lawyer — this information is possibly filed with the courts unwhited out?

**Mr. Nelligan:** Oh well, look, this document that is censored is something that was given to us by the Department of Justice from their files.

**Senator Jessiman:** Without the white outs?

**Mr. Nelligan:** With the white outs.

**Senator Jessiman:** With the white outs?

**Mr. Nelligan:** With the white outs.

**Senator Jessiman:** But the senator, sir, was asking if this is available to the participants in the law suit — if it is—

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** —should it not surely —

**Senator LeBreton:** Be before this committee.

**Senator Jessiman:** — be present before us? Why would litigants in a law suit over the same particular matter—

**Mr. Nelligan:** Well, I go beyond you, senator. I say whether it was released to citizens, to people in the law suit or not, you're are entitled to it.

**Senator Jessiman:** Right. Well, I would like you to inquire—

**Mr. Nelligan:** And if it is in — I don't have to inquire. I think I know your answer. If this information is available through another source, you can have it. But I'm going beyond that. I'm saying that even if you didn't have it from another source, this witness could be asked. And if he has access to the information, he could be required to give it; or you could summon the proper person from the department to give it. Again, it's a matter of you deciding in your discretion whether it is appropriate under the circumstances. And I think perhaps if this witness could indicate even the gist of what was in there, then you can decide how many more particulars that you require.

[Translation]

avoir accès. Du point de vue de la politique officielle, on peut d'ailleurs voir comment cela serait embarrassant.

Oui, j'ai maintenant sous les yeux le paragraphe 19(1), et on y précise simplement qu'il s'agit de renseignements personnels. À l'alinéa 21g), on indique qu'il convient de supprimer les opinions ou les points de vue formulés par une personne à propos d'une autre.

Il me semble que cette censure précise a trait à cet aspect de la question. Je ne dis pas aux membres du comité qu'ils devraient se sentir liés par cette disposition, mais je vous prie instamment de poser d'abord au témoin toutes les questions appropriées pour vous assurer que personne ne subit un traitement injuste. Mais toutes les références à ce document ont trait à l'article 19, regroupées sous la rubrique «Renseignements personnels».

**Le sénateur LeBreton:** Malgré tout (et je ne suis pas avocate), ces renseignements n'ont pas été déposés auprès des tribunaux sans passages censurés?

**M. Nelligan:** Oh, eh bien, voici, le document censuré nous a été communiqué par le ministère de la Justice, qui l'a tiré de ses dossiers.

**Le sénateur Jessiman:** Sans les passages censurés?

**M. Nelligan:** Avec les passages censurés.

**Le sénateur Jessiman:** Avec les passages censurés?

**M. Nelligan:** Avec les passages censurés.

**Le sénateur Jessiman:** Mais le sénateur, monsieur, se demande si les parties au litige ont accès à ces renseignements, si elles...

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** ...ces renseignements ne devraient-ils pas...

**Le sénateur LeBreton:** Se trouver devant le comité.

**Le sénateur Jessiman:** ...se trouver devant nous? Pourquoi les parties à un litige portant sur la même question précise...

**M. Nelligan:** Eh bien, je vais plus loin que vous, sénateur. Je dis que vous avez droit à ces renseignements, qu'ils aient ou non été rendus publics, qu'ils aient ou non été communiqués aux parties au litige.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Eh bien, j'aimerais que vous cherchiez à établir...

**M. Nelligan:** Si ces renseignements sont disponibles, je n'ai aucune démarche à accomplir. Je pense que je connais la réponse à votre question. Si les renseignements sont disponibles par une autre source, vous y avez droit. Mais je vais plus loin. Ce que je dis, c'est que même si vous n'y aviez pas accès par une autre source, vous pourriez interroger le témoin à ce sujet. Et, s'il a accès aux renseignements, vous pouvez lui ordonner de les divulguer, ou vous pouvez convoquer la personne compétente du ministère et l'obliger à vous les communiquer. Une fois de plus, il vous appartient d'user de votre pouvoir discrétionnaire pour décider si la mesure s'impose dans les circonstances. Si le témoin peut vous donner une idée de l'essentiel du contenu, vous pourrez cerner les détails dont vous avez besoin.

[Text]

**Senator LeBreton:** That's fine if we do that. I hear you and I will follow those guidelines.

It's because, as I mentioned, it happens to be very relevant because it's in the middle of Mr. Broadbent's work. And, so I take what you say.

**Senator Tkachuk:** I just have one little follow up question, counsel. You mentioned if there is something scathing about another public servant that may be a reason for it being whited out?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Well, do they apply the same rules if someone writes something scathing about an individual outside the public service?

**Senator Lynch-Staunton:** You can quote Stevie Cameron but you can't quote a public servant!

**Senator Tkachuk:** So it's just one, something scathing about a citizen—

**Mr. Nelligan:** These rules don't apply to the public service as such. These are simply general rules put in to protect people looking for gossip in department files.

For instance, someone can write in complaining about his neighbour and it's on a government file. They don't like to have unsubstantiated accounts then published in the press gratuitously because it's there. That's why the rule is there. It is a general rule of confidentiality of personal information. And I have said at the beginning: It is a rule that applies to the public generally; it does not apply to this committee.

**Senator LeBreton:** Well, counsel, just on that, then — since we're into selective whiting out — why, then, yesterday would there be a document from a person by the name of Carole Swan to someone in Treasury Board about a meeting that we haven't even ascertained that took place, speculating on the attendees and then offering comments about timetable and everything? Why would that not be there? This is obviously this person's personal view of a situation. There's other parts of the document blocked out but this is not. This seems to be selective white out and I just think, you know, we're here to seek the truth.

**Mr. Nelligan:** Well, in regard to this particular document that we were looking at, most of it deals with the substance of a normal bureaucratic problem.

**Senator LeBreton:** Yeah. Well, isn't this a normal bureaucratic problem, this memo that I just referred to this morning?

**Mr. Nelligan:** Well, the memo that you referred to is discussing the preparation of a strategy paper in negotiations.

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Si nous pouvons agir de la sorte, cela me convient. Je comprends ce que vous dites, et je m'en tiendrai à ces directives.

Parce que, comme je l'ai dit, ce document est très important: en effet, il s'inscrit au beau milieu des travaux menés par M. Broadbent. Je m'en tiendrai donc à ce que vous avez dit.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le conseiller, j'aimerais simplement poser une autre question à ce propos. Vous avez dit qu'il suffit que des critiques soient formulées à l'endroit d'un fonctionnaire pour qu'on censure un passage?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, les mêmes règles s'appliquent-elles lorsque quelqu'un formule des critiques à l'endroit d'une personne n'appartenant pas à la fonction publique?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** On peut citer Stevie Cameron, mais on ne peut citer un fonctionnaire!

**Le sénateur Tkachuk:** Il suffit donc d'une seule critique à l'endroit d'un citoyen...

**M. Nelligan:** Ces règles ne s'appliquent pas à la fonction publique en soi. Ce sont simplement des règles générales qui visent à protéger les gens contre ceux qui pourraient rechercher des commérages dans des dossiers ministériels.

Par exemple, quelqu'un peut écrire pour se plaindre à propos de son voisin, et la lettre se retrouve dans un dossier gouvernemental. On n'aime pas que des renseignements non fondés soient par la suite publiés dans les journaux, de façon gratuite, du simple fait qu'ils sont là. Voilà pourquoi la règle existe. Il s'agit d'une règle générale visant la confidentialité des renseignements personnels. Et je l'ai dit dès le début: la règle s'applique au grand public, mais non au comité.

**Le sénateur LeBreton:** Eh bien, monsieur le conseiller, sur ce point, dans ce cas (comme nous avons affaire à une censure sélective) pourquoi avons-nous hier eu en main un document adressé par une personne du nom de Carole Swan à quelqu'un du Conseil du Trésor à propos d'une réunion dont nous n'avons pas même été en mesure d'établir la tenue, document dans lequel on spéculait sur les éventuels participants, en plus de commenter l'échéancier et tout le reste? Pourquoi ces passages ne seraient-ils pas inclus? De toute évidence, il s'agit du point de vue d'une personne sur une situation. D'autres parties du document sont censurées, mais pas celle-là. J'ai l'impression qu'il s'agit de censure sélective, et je pense simplement que nous sommes ici, vous savez, pour chercher la vérité.

**M. Nelligan:** Eh bien, en ce qui a trait au document en particulier que nous avons sous les yeux, la plupart des passages ont trait au contenu d'un problème bureaucratique normal.

**Le sénateur LeBreton:** Oui. Eh bien, la note de service à laquelle je viens tout juste de faire référence, ce matin, ne constitue-t-elle pas un problème bureaucratique normal?

**M. Nelligan:** Eh bien, la note de service à laquelle vous faites référence a trait aux préparatifs d'un document de stratégie en cours de négociations.

[Texte]

**Senator LeBreton:** And this is discussing a meeting that may not have taken place.

**Mr. Nelligan:** Now you're talking about a document I don't have in front of me.

**Senator LeBreton:** Sorry. It was one that was introduced yesterday. It's one from Carole Swan to Sid Gershberg.

**Mr. Nelligan:** May I see it, please? It's very difficult to remember them all.

**Senator LeBreton:** But, I mean, it's just that there's certain parts of that document whited out and there's certain parts—

**Mr. Nelligan:** Well, now, you see, this is a different rule. Now, a word of caution: The white out on page three of this particular briefing note is under section 69(1)(g), and that relates to cabinet confidences; and section 69(1)(g) refers to confidences of the Queen's Privy Council for Canada; and subsection (c) is agenda of counsel or records recording deliberation or decisions of counsel. And that is what they're talking about. Obviously, they are referring to some putting it on an agenda of the cabinet.

Now, the area relating to cabinet confidences is a much more delicate ground.

**Senator LeBreton:** Oh, I agree with that.

**Mr. Nelligan:** And that is why these were done. You might question whether or not agenda items are appropriately deleted, but I think in the normal course one does not ask for discussions in cabinet, and so on, and in the practice of the Senate this hasn't been done. Quite frankly, we have been discussing getting access to some of this material but the fact that they've followed section 69 even to agendas, it struck me it wasn't particularly important because when I read this document I read it and there's obviously a reference, "And we're going to have to submit it to Treasury Board", or something of that kind. I don't think it went to the substance of the matter, so I didn't make any comment on it. But you have to look at the handwritten note to tell you why it is done.

The section references are always to the Access to Information Act, which I have here and which you can look at it at any time. I would suggest I wouldn't get too upset about the section 69 ones unless it seems to be in the middle of a very important matter, or something, and then perhaps we can press it farther.

**Senator LeBreton:** No, I wasn't questioning the parts of it, I was just questioning the editorializing by public servants.

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** Et il y est question d'une réunion qui a pu ne pas avoir eu lieu.

**M. Nelligan:** Vous faites référence à un document que je n'ai pas sous les yeux.

**Le sénateur LeBreton:** Excusez-moi. Il s'agit d'un document déposé hier. Il était adressé à Sid Gershberg par Carole Swan.

**M. Nelligan:** Puis-je le voir, s'il vous plaît? Il est très difficile de tous se les rappeler.

**Le sénateur LeBreton:** Mais, je veux dire, le problème est simplement que certaines parties du document sont censurées, tandis que d'autres...

**M. Nelligan:** Eh bien, voyez-vous, il s'agit d'une règle différente. Maintenant, un mot d'avertissement: la partie censurée à la page 3 de cette note d'information particulière est visée par l'alinéa 69(1)g, qui a trait au document confidentiel du Cabinet; l'alinéa 69(1)g a trait aux renseignements confidentiels du Conseil privé de la Reine pour le Canada; et l'alinéa c) vise les ordres du jour, les procès-verbaux ou les délibérations ou décisions du Conseil. Et c'est précisément ce dont il est question. De toute évidence, on fait référence à des questions mises à l'ordre du jour du Cabinet.

Maintenant, les questions liées aux renseignements confidentiels du Cabinet constituent un territoire où il est beaucoup plus délicat de s'aventurer.

**Le sénateur LeBreton:** Oh, je suis d'accord.

**M. Nelligan:** Et voilà pourquoi ces passages ont été censurés. Vous pouvez contester la pertinence de la suppression de points à l'ordre du jour, mais je pense que, dans le cours normal des choses, nul ne demande d'avoir accès aux discussions du Cabinet, et cetera, et, dans la pratique, le Sénat ne l'a jamais fait. Pour être tout à fait francs, nous avons évoqué la possibilité d'accéder à certains de ces documents, mais, comme on a invoqué l'article 69, même pour des ordres du jour, j'ai eu l'impression qu'il ne s'agissait pas de quelque chose de particulièrement important puisque, à la lecture du document, j'ai constaté qu'il s'agissait manifestement d'une référence: «Et nous allons devoir le soumettre au Conseil du Trésor» ou quelque chose du genre. Je ne pense pas qu'on ait touché au fond de la question, si bien que je n'ai formulé aucun commentaire. Mais on doit consulter la note manuscrite pour comprendre pourquoi les passages ont été censurés.

Les articles mentionnés font toujours référence à la Loi sur l'accès à l'information que j'ai en main et que vous pouvez consulter en tout temps. Je ne me préoccuperais pas trop des références à l'article 69, à moins qu'on ait l'impression de se trouver au cœur d'une question très importante, ou quelque chose du genre, auquel cas on pourra peut-être pousser les choses un peu plus loin.

**Le sénateur LeBreton:** Non, je ne contestais pas les censures effectuées. Je ne faisais que mettre en doute le fait qu'on confie à des fonctionnaires le soin de déterminer ce qui sera censuré.



*[Text]*

**Mr. Nelligan:** No. I'm quite satisfied that the people who are doing this are doing it on a mechanical, legalistic — I don't not mean to be critical, but they are doing it the way they would do it for any application from the press or from anyone and applying those rules without looking into what further material this committee can require.

So that if you come to some sections, for instance, personal confidences, then you may proceed under section 69. I suggest you proceed with more caution.

**Senator Jessiman:** Mr. Chairman, through you, sir, to counsel, the witness that we have before us under oath has said — and I'd like to read a paragraph — and he's talking to Madam Labelle, the deputy minister, "I have had to complain about the lack of responsiveness or obstruction from the airports group".

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** Now he also said that Mr. Barbeau — the person that got the memo — was the head of the airports group. Madam Labelle had on each occasion spoken to staff in an effort to correct the problem.

I said to the deputy that I felt I had been managing this file with one hand behind my back. She said she understood. Although Mme Labelle, Ministers, and the contenders wanted me to remain, I told the deputy that I could not stomach working under such conditions and wondering when I was next going to be blind-sided.

**Mr. Nelligan:** May I make a suggestion, senator?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Nelligan:** If you want to relate that statement to this particular document with the thing—

**Senator Jessiman:** Right.

**Mr. Nelligan:** — without naming any names at all, it would be perfectly proper to say, "Did the paragraphs which were deleted relate to the problem which you set out in your brief?"

**Senator LeBreton:** Yes; exactly.

**Mr. Nelligan:** With respect, I suggest maybe that's as far as we have to go but it relates the one to the other.

**Senator Jessiman:** I don't know whether this is a fact, but if our counsel to this committee does have an unwhited out copy — and do I understand do you do have such a thing?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** Okay. In the event that the witness does not have such a copy with him — and my guess is that he won't have — then can you, as counsel, show it to him?

**Mr. Nelligan:** Of course.

*[Traduction]*

**M. Nelligan:** Non. J'ai plutôt l'impression que les responsables le font d'un point de vue mécanique, juridique... je ne cherche pas à me montrer critique, mais ils agissent comme ils le feraient pour une demande provenant d'un journaliste ou de qui que ce soit d'autre. Ils appliquent les règles sans égard aux documents additionnels dont le comité pourra avoir besoin.

Lorsqu'on est en butte à certaines parties ayant trait, par exemple, aux renseignements personnels à caractère confidentiel, on peut invoquer l'article 69. Je vous suggère de faire preuve d'une plus grande prudence.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, je m'adresse au conseiller juridique par votre entremise, le témoin assermenté qui comparaît devant nous a déclaré (et j'aimerais lire le paragraphe) et il s'adresse à Mme Labelle, la sous-ministre: «Je n'ai reçu du groupe des aéroports aucune plainte relative à de l'obstruction ou à un manque de réceptivité.»

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Il a également déclaré que M. Barbeau (le destinataire de la note de service) était à la tête du groupe des aéroports. Dans chaque cas, Mme Labelle s'est adressée aux membres du personnel pour tenter de remédier au problème.

J'ai dit à la sous-ministre que j'avais le sentiment d'avoir géré ce dossier avec une main liée derrière le dos. Elle a dit qu'elle comprenait. Même si Mme Labelle, les ministres et les rivaux souhaitent que je demeure en poste, j'ai dit à la sous-ministre que je ne pouvais accepter de travailler dans de telles conditions en me demandant de quel côté le prochain coup allait venir.

**M. Nelligan:** Puis-je faire une proposition, sénateur?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Nelligan:** Si vous souhaitez associer cette déclaration au document particulier avec...

**Le sénateur Jessiman:** C'est juste.

**M. Nelligan:** ...sans avoir à citer de noms, il serait tout à fait correct de dire: «Les paragraphes censurés ont-ils trait au problème énoncé dans votre note de service?»

**Le sénateur LeBreton:** Oui, exactement.

**M. Nelligan:** Avec tout le respect que je vous dois, je me permets de souligner que nous ne devrions pas aller plus loin, mais on établit un lien entre l'un et l'autre.

**Le sénateur Jessiman:** J'ignore s'il s'agit bien d'un fait, mais si le conseiller juridique du comité possède une copie non censurée... et dois-je comprendre que vous êtes en possession d'un tel document?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Au cas où le témoin n'aurait pas une telle copie en sa possession (je suppose que tel sera bien le cas), pourriez-vous alors, en tant que conseiller, lui montrer le document?

**M. Nelligan:** Bien entendu.

## [Texte]

**Senator Jessiman:** And then we can ask him?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** Thank you.

**Senator Tkachuk:** Let me ask one more little question here on that. So ministerial advice would almost be —

**The Chairman:** Ministerial advice or advice to the minister?

**Senator Tkachuk:** Advice to the minister would be taken with the same seriousness as cabinet advice, that is, something relating to Treasury Board, counsel? I'm just trying to get this straight because we've had this problem come up as well.

**Mr. Nelligan:** I'm sorry; I was reading the note.

**Senator Tkachuk:** If we had advice to the minister —

**Mr. Nelligan:** Yes?

**Senator Tkachuk:** — documents or white outs involving advice to the minister, the same thing would apply. I mean, the seriousness of that is the same as a cabinet—

**Mr. Nelligan:** No. I think it's a lower level.

**Senator Tkachuk:** You see, then, we have this Treasury Board document or this letter here with this white out.

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Tkachuk:** And then we had Mr. Swain here with a document that was clearly advice to the minister, which was a document that was criticizing the whole Department of Transport's process being fully given to us.

What I'm trying to get at, if that document that went up to Minister Wilson was — and it was clearly said by the deputy that it was — advice to the minister, and advice to the minister is what he said, then I want the same rules to apply that was applied to that document to all the documents.

**Mr. Nelligan:** All right.

**Senator Tkachuk:** Because that would make sense.

**Senator LeBreton:** That would be fair, is it not?

**Mr. Nelligan:** I'm just suggesting that reports to a minister are different than matters of the Queen's Privy Council, and there is a distinction between the two. And, I think if you want to go to questions involving what goes on in the Privy Council that you should hear from the legal experts from Privy Council before we press it. But reports—

## [Translation]

**Le sénateur Jessiman:** Et nous pourrions ensuite lui poser la question?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Permettez-moi de poser une autre petite question à ce sujet. Ainsi donc, les conseils du ministre seraient pratiquement...

**Le président:** Les conseils du ministre ou les conseils donnés au ministre?

**Le sénateur Tkachuk:** Les conseils donnés au ministre seraient donc, monsieur le conseiller, considérés avec le même sérieux que les conseils donnés au Cabinet, c'est-à-dire qui auraient trait au Conseil du Trésor? J'essaie simplement de clarifier la situation, parce que ce problème s'est posé auparavant.

**M. Nelligan:** Je m'excuse. J'étais en train de lire la note de service.

**Le sénateur Tkachuk:** Si nous avons affaire à des conseils donnés au ministre...

**M. Nelligan:** Oui?

**Le sénateur Tkachuk:** ...des documents ou des passages censurés ayant trait à des conseils donnés au ministre, la même règle s'appliquerait. Ce que je veux dire, c'est que de tels renseignements sont aussi importants que des conseils donnés au Cabinet...

**M. Nelligan:** Non, je pense qu'il serait d'un ordre inférieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Voyez-vous, dans ce cas, nous avons affaire à ce document du Conseil du Trésor ou à cette lettre qui est censurée.

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Et puis, M. Swain s'est présenté ici avec un document clairement destiné au ministre, dans lequel on critiquait l'ensemble de la démarche du ministère des Transports, document qui nous a été communiqué en entier.

Voilà à quoi je tente d'en venir: si le document qui a remonté jusqu'au ministre Wilson contenait (et la sous-ministre a clairement indiqué que tel était bien le cas) des conseils destinés au ministre, et, selon ce qu'on nous a dit, il s'agissait bien de conseils au ministre, je tiens à ce que les règles appliquées à ce document s'appliquent à tous les documents.

**M. Nelligan:** Très bien.

**Le sénateur Tkachuk:** Parce que cela serait rempli de bon sens.

**Le sénateur LeBreton:** Cela serait juste, n'est-ce pas?

**M. Nelligan:** J'ai tout simplement laissé entendre que les rapports destinés à un ministre sont d'un ordre différent que ceux qui sont destinés au Conseil privé de la Reine et qu'il y a une différence entre les deux. Si vous voulez poser des questions à l'égard de renseignements destinés au Conseil privé, je pense que vous devriez entendre des juristes de cet organisme avant de pousser plus loin. Mais les rapports...

[Text]

**Senator Tkachuk:** No, but what I'm getting at —

**Mr. Nelligan:** I'm just distinguishing. A report which is prepared and is submitted to the minister — I have been told any such reports we will get. So that we're getting those. The distinction is where they start talking about Privy Council meetings.

**The Chairman:** We're straying from the point.

**Senator Tkachuk:** Okay. I understand. I'm just trying to get the information.

**The Chairman:** Your point of order, I gather, and the questions you want to pursue—

**Senator LeBreton:** Yes. I was just going summarize, then, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes.

**Senator LeBreton:** And we'll get on with it.

**The Chairman:** And it had nothing to do with cabinet confidence?

**Senator LeBreton:** No, no. I'm simply referring to this document and I've already had my answer from counsel that, when I get around to questioning Mr. Broadbent later on, I have now had clear guidelines drawn by counsel and now I hear that he's got both documents.

**The Chairman:** All right. That point is taken.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Chairman, I don't want to prolong the discussion but I'm a little confused as to how this act is being applied and to whom. I understand counsel has this *in extenso* and if there's a possibility that —

**Senator Kirby:** I'm sorry, what is that?

**Senator Lynch-Staunton:** Latin. *In extenso*? Totally, total. Sometimes I speak the language of education.

**Senator Kirby:** It sounded impressive, though.

**Senator Lynch-Staunton:** *In toto* — how's that.

**Mr. Nelligan:** *Ab initio*.

**Senator Lynch-Staunton:** And it has been suggested that this document, and others without white outs, are also before the courts in Toronto. It's been suggested that. So the question is: Why the document on that table? Why is it possible it's in the courts but why is it not available to senators who are involved in the inquiry? I just do not understand.

**Mr. Nelligan:** Let me just say, as a matter of courtesy, when I served these documents from the litigation process, I then advised the Department of Justice that I had them. I was aware that there are strictures under the Ontario court rules relating to the use of documents produced in the course of litigation for any other purpose. I took the position with the Department of Justice that, notwithstanding that restriction on ordinary litigants, I felt

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Non, mais ce à quoi je voulais en venir...

**M. Nelligan:** J'essaie simplement d'établir une distinction. Un rapport préparé et soumis au ministre... on m'a dit que nous obtiendrions tous les rapports de cette nature. Nous les obtiendrons donc. Le problème, c'est qu'on commence à y évoquer des réunions du Conseil privé.

**Le président:** Nous nous écartons du point soulevé.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je comprends. J'essaie simplement d'obtenir l'information.

**Le président:** Votre rappel au règlement, si je comprends bien, et les questions que vous souhaitez poser...

**Le sénateur LeBreton:** Oui. J'allais conclure, monsieur le président.

**Le président:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Puis, nous irons de l'avant.

**Le président:** Cela n'a rien à voir avec les documents confidentiels du Cabinet?

**Le sénateur LeBreton:** Non, non. Je fais simplement référence à ce document, et le conseiller juridique a déjà répondu à ma question. Lorsque j'interrogerai M. Broadbent, un peu plus tard, je m'inspirerai des lignes directrices claires énoncées par le conseiller juridique, et j'apprends maintenant qu'il a en main les deux documents.

**Le président:** Très bien. C'est noté.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Monsieur le président, je ne tiens pas à prolonger indûment cette discussion, mais je suis quelque peu dérouté quant à la façon dont cette loi est appliquée et à qui elle l'est. Je comprends maintenant que le conseiller juridique a en main ce document *in extenso* et qu'il est possible que...

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi, mais qu'avez-vous dit?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est du latin. *In extenso*? Toilement, total. Il m'arrive parfois de parler la langue des érudits.

**Le sénateur Kirby:** En tous cas, c'était impressionnant.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** *In toto*, qu'en dites-vous.

**M. Nelligan:** *Ab initio*.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et on a laissé entendre que ce document et d'autres, qui ne sont pas censurés, se trouvent aussi devant les tribunaux, à Toronto. On l'a dit. La question est donc la suivante: Pourquoi le document en question est-il visé? Pourquoi peut-il se trouver devant les tribunaux, mais non devant les sénateurs chargés de l'enquête? Je ne comprends pas.

**M. Nelligan:** Permettez-moi simplement de préciser que lorsque le tribunal m'a fait parvenir ces documents, j'en ai avisé le ministère de la Justice, par mesure de courtoisie. Je savais que, en vertu des règles judiciaires ontariennes, l'utilisation à des fins autres de documents produits dans le cadre d'un litige est frappée de restrictions. Après du ministère de la Justice, j'ai soutenu que, nonobstant les restrictions applicables à toutes les parties



[Texte]

that the Senate would be entitled to precisely the same documents as the litigant in any event. And he asked me to send him a list of the documents I had received, which I've done. I was just advised, I think it was yesterday, that he had no problem with them but they hadn't been distributed yet. But I wanted to do that so that there was no problem with the litigation process because certain matters are *sub judice*.

**Senator LeBreton:** So are you saying, counsel, then, that you have these documents and they're about to be distributed so that when I—

**Mr. Nelligan:** I was about to distribute a list; I wasn't going to distribute the documents.

**Senator LeBreton:** Yes, a list. So that I could get from you the whitened out copy of this before I question Mr. Broadbent?

**Mr. Nelligan:** I have it here.

**Senator LeBreton:** Oh, wonderful.

**Senator Lynch-Staunton:** Who put the augural on certain documents in the courts? Is it the Department of Justice requested that?

**Mr. Nelligan:** Oh no, no. Just so you'll understand, this is a matter of court procedure. There was an interesting case recently where a lady suing for wrongful dismissal got documents from her employer and proceeded to sue him for defamation on the basis of what was said in his confidential files. And that case went through to the Court of Appeal and they said, "You got it for your wrongful dismissal case and you can't do it the other way." And it was that technical rule that I was attempting to comply with. But I'd taken the position, notwithstanding that rule, that if they gave it to the litigant they should give it to us and he's now agreed, so that we will get them. But the documents whitened out we'd received before we got the other ones.

**Senator LeBreton:** Just for clarification, when I get to my questioning, then, you say you've got the full, unwhitened out version — I don't know the legal ease — and I have to be judicious and careful about this, but then I can ask the witness if he can elude to these without sort of—

**Mr. Nelligan:** Yes. I'm simply suggesting that as a courtesy we do not get into personalities where they're unnecessary.

**Senator LeBreton:** Okay. That's fine.

**Senator Kirby:** I'm just getting more confused, but that's okay.

**Senator Jessiman:** As I understand it, we have a number of documents — and we saw a number of them yesterday with — a great number of white outs.

**Mr. Nelligan:** Yes.

[Translation]

ordinaires au litige, le Sénat avait, à mon avis, précisément droit aux mêmes documents que les parties au litige quelle qu'en soit la nature. On m'a demandé de faire parvenir une liste des documents que j'avais reçus, et je me suis exécuté. On vient tout juste de m'aviser (je pense que c'était hier) que les documents ne posent aucun problème, mais ils n'ont pas encore été distribués. Mais je voulais m'assurer qu'aucun problème ne serait soulevé dans le cadre du litige, parce que certaines questions sont *sub judice*.

**Le sénateur LeBreton:** Monsieur le conseiller, vous dites donc que vous avez ces documents et qu'ils sont sur le point d'être distribués de sorte que lorsque je...

**M. Nelligan:** J'étais sur le point de distribuer une liste. Je n'allais pas distribuer les documents.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, une liste. Je pourrai donc obtenir auprès de vous une copie non censurée avant d'interroger M. Broadbent?

**M. Nelligan:** J'ai le document ici.

**Le sénateur LeBreton:** Oh, c'est merveilleux.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Qui a frappé de censure certains documents destinés aux tribunaux? S'agissait-il d'une exigence du ministère de la Justice?

**M. Nelligan:** Oh, non, non. Simplement pour vous aider à comprendre, je précise qu'il s'agit d'une question de procédure judiciaire. Dans un cas récent fort intéressant, une dame qui intentait une poursuite pour renvoi injustifié a obtenu des documents de son employeur, et elle avait l'intention de poursuivre ce dernier pour diffamation, sur la foi du contenu des dossiers confidentiels. Cette affaire s'est rendue jusque devant la Cour d'appel, qui a statué: «Les documents en question vous ont été soumis dans le contexte d'une poursuite pour renvoi injustifié, et vous ne pouvez les utiliser à d'autres fins.» Voilà la règle technique à laquelle je tentais de me conformer. Mais j'ai soutenu que, nonobstant cette règle, les documents donnés aux parties au litige devraient nous être transmis, et on s'est maintenant rendu à mes raisons, de sorte que nous obtiendrons les documents. Seulement, nous aurons reçu les documents censurés avant les autres.

**Le sénateur LeBreton:** Histoire simplement de clarifier, lorsque je poserai mes questions... vous dites que vous avez en main la version intégrale, non censurée (je ne connais par le jargon juridique), je n'aurai qu'à faire preuve de discernement et de prudence à ce propos, mais je peux demander au témoin s'il peut faire allusion à ces documents sans en quelque sorte...

**M. Nelligan:** Oui. À titre de courtoisie, je laissais simplement entendre que nous devons éviter d'entrer dans des considérations personnelles, là où il est superflu de le faire.

**Le sénateur LeBreton:** D'accord. C'est bien.

**Le sénateur Kirby:** Je suis de plus en plus perdu, mais c'est bien.

**Le sénateur Jessiman:** Selon ce que je comprends, nous avons un certain nombre de documents (et nous en avons vu un certain nombre hier), dont beaucoup sont censurés.

**M. Nelligan:** Oui.

## [Text]

**Senator Jessiman:** Do I now understand that all documents that come from Justice over here will have no white outs?

**Mr. Nelligan:** Oh, no.

**Senator Jessiman:** All right, explain.

**Mr. Nelligan:** The same four people are whiting it all out like crazy because that's what their instruction was.

**Senator Jessiman:** Who are these four people? Do you know?

**Mr. Nelligan:** They're four solicitors whom I have not met.

**Senator Jessiman:** Do you know if they're part of Justice?

**Mr. Nelligan:** I thought I made that on the record yesterday, sir. They are all civil servants under their oath of office and they're attempting to apply the strictures of the Access to Information Act.

**Senator Jessiman:** This is rumour — and maybe you know the answer, and I'd like to know. Has the government engaged outside counsel in respect of this hearing?

**Mr. Nelligan:** Yes, they have. The firm of Scott and Aylen are independent counsel retained by the department to assist them on legal matters that might arise with respect to this kind of problem.

**Senator Jessiman:** Do we know how many persons are involved? Is there one or two?

**Mr. Nelligan:** Well, I've met the senior partner and another partner and they are very reputable. I'm happy to work with them. And it's quite understandable that they would have that service available to them.

**Senator Jessiman:** Do you know whether they've engaged anyone else other than lawyers?

**Mr. Nelligan:** Yes. They have a forensic accounting firm — and I think I mentioned this yesterday — who are in the process of attempting to coordinate and catalogue the documents.

**The Chairman:** And what is the name of that firm?

**Mr. Nelligan:** I think it's Lindquist and Avey. They're a well-known firm. I've dealt with them. I know who they are. They're very reputable.

**Senator Jessiman:** Do you know how many people they have involved in that?

**Mr. Nelligan:** I think they have offices in both places.

**Senator Jessiman:** No, how many people do they have involved there?

**Mr. Nelligan:** I have no idea.

**Senator Lynch-Staunton:** Just to get back to this. I'm sorry for delaying but it's essential, I think, for a better of understanding what this is all about. The documents which have

## [Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Dois-je maintenant comprendre que tous les documents que nous fera parvenir le ministère de la Justice ne seront pas censurés?

**M. Nelligan:** Oh, non.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien, expliquez.

**M. Nelligan:** Les quatre mêmes personnes censurent à qui mieux mieux conformément aux directives reçues.

**Le sénateur Jessiman:** Qui sont ces quatre personnes? Le savez-vous?

**M. Nelligan:** Il s'agit de quatre avocats que je n'ai pas rencontrés.

**Le sénateur Jessiman:** Savez-vous s'ils relèvent du ministère de la Justice?

**M. Nelligan:** Monsieur, je pensais l'avoir expliqué hier aux fins du compte rendu. Ce sont tous des fonctionnaires qui ont prêté le serment d'office et qui tentent d'appliquer les dispositions de la Loi sur l'accès à l'information.

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit d'une rumeur, et peut-être connaissez-vous la réponse, j'aimerais le savoir. Dans le contexte de la présente audience, le gouvernement a-t-il embauché des avocats de l'extérieur?

**M. Nelligan:** Oui. Le ministère a retenu les services d'un conseiller juridique indépendant appartenant au cabinet *Scott and Aylen* pour lui venir en aide à l'égard des questions juridiques que ce type de problème est susceptible de soulever.

**Le sénateur Jessiman:** Savons-nous de combien de personnes il s'agit? A-t-on affaire à une seule personne, ou à deux?

**M. Nelligan:** Eh bien, j'ai rencontré l'associé principal et un autre associé, et tous deux jouissent d'une excellente réputation. Je suis heureux de travailler avec eux. Il est tout à fait compréhensible que le gouvernement se soit adjoint de tels services.

**Le sénateur Jessiman:** Savez-vous si, outre des avocats, on a retenu les services d'autres personnes?

**M. Nelligan:** Oui. On a retenu les services d'un cabinet de comptabilité judiciaire (je crois vous l'avoir indiqué hier), qui s'efforce actuellement de coordonner et de cataloguer les documents.

**Le président:** Et quel est le nom de ce cabinet?

**M. Nelligan:** Je pense qu'il s'agit de *Lindquist and Avey*. Il s'agit d'un cabinet reconnu. J'ai eu affaire à eux. Je sais de qui il s'agit. Ils ont une excellente réputation.

**Le sénateur Jessiman:** Savez-vous combien de personnes y sont mêlées?

**M. Nelligan:** Je pense qu'ils ont des bureaux aux deux endroits.

**Le sénateur Jessiman:** Non, je veux savoir combien de personnes sont mêlées à l'affaire?

**M. Nelligan:** Je n'en ai pas la moindre idée.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je reviens sur ce point. Je suis navré de différer le début de l'audience, mais je pense que cela est essentiel à une meilleure compréhension des enjeux. Les

[Texte]

been made available to the plaintiffs in Toronto will be made available to this committee, is that right?

**Mr. Nelligan:** Yes. I think as they're coming through. I don't know how many they've got but they are being made available to us as they appear, yes.

**Senator LeBreton:** Unwhited out?

**Mr. Nelligan:** Pardon?

**Senator LeBreton:** Unwhited out?

**Mr. Nelligan:** Well, they may have some whites out under the cabinet confidences, I don't know.

**Senator Lynch-Staunton:** As they're made available to the court, they'll be made available to the committee.

**Mr. Nelligan:** I have a list here, which will be distributed today, of all the ones I've received so far.

**Senator Jessiman:** And, Counsel, it's not limited to just what's in court. Whatever each side of the litigation — whether they've been presented to court or not, both sides — I'm talking about the Crown and the plaintiffs in Toronto — have certain documents. They may or may not be presented to the court in due course, but some of them may have been and some of them have been examined on discovery, I assume. But are we going to see the documents that are available to both sides of the law suit? Is this inquiry going to get those documents?

**Mr. Nelligan:** Well, I hate to be buried under paper. I simply asked to send me the ones that were relevant to this inquiry because it is my understanding that the litigation itself is largely directed to other issues such as damages, and things of this kind. I don't think that we should become involved in that matter; it's *sub judice*. So it was only documents that I felt were relevant to this issue that I asked to look at. In fact, I must say that even at the beginning I suggested to the justice officials I didn't want all of the Department of Transport files, I only wanted relevant documents. And, of course, what is relevant is very hard to gauge, and that's one of our problems.

**Senator Jessiman:** Right. And at the moment whose determining it? Are the people in Justice?

**Mr. Nelligan:** In the first instance, it's the people in Justice.

**Senator Jessiman:** Right.

**Mr. Nelligan:** From time to time I will see a reference in a file which would make me think there might be another relevant document and I then ask if they can find that relevant document. This is what we asked for. We wrote to Mr. Edge on June 12. We

[Translation]

documents mis à la disposition des plaignants à Toronto seront transmis au comité, n'est-ce pas ?

**M. Nelligan:** Oui. Je pense qu'ils nous seront transmis à mesure qu'ils seront produits. J'ignore combien ils en ont reçus, mais ils nous parviennent à mesure qu'ils sont produits. Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Les documents non censurés?

**M. Nelligan:** Je vous demande pardon.

**Le sénateur LeBreton:** S'agira-t-il de documents non censurés?

**M. Nelligan:** Eh bien, certains passages auront peut-être été censurés en vertu des règles visant les documents confidentiels du Cabinet, je ne sais pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** À mesure qu'ils sont mis à la disposition du tribunal, ils seront transmis au comité.

**M. Nelligan:** J'ai ici la liste de tous les documents que j'ai reçus jusqu'ici. Elle sera distribuée aujourd'hui.

**Le sénateur Jessiman:** Et, monsieur le conseiller, cela ne se limite pas aux seuls documents déposés devant le tribunal. Qu'importe que chacune des parties au litige, qu'ils aient été ou non déposés devant le tribunal, les deux parties, (je fais référence à la Couronne et aux demandeurs, à Toronto) aient en main certains documents. Il les soumettront ou ne les soumettront pas au tribunal en temps opportun, mais certains d'entre eux l'ont été et certains d'entre eux ont été, je suppose, examinés dans le cadre de l'interrogatoire préalable. Mais allons-nous avoir accès aux documents dont disposent les deux parties au litige? Les responsables de la présente enquête auront-ils accès à ces documents?

**M. Nelligan:** Eh bien, je déteste être enseveli sous la paperasserie. J'ai simplement demandé qu'on me fasse parvenir les documents pertinents dans le cadre de la présente enquête, car, si je comprends bien, le litige lui-même, pour une large part, porte directement sur d'autres questions, par exemple les dommages et intérêts, et d'autres choses du genre. Je ne pense pas que nous devrions nous mêler de ces questions qui sont *sub judice*. Ainsi donc, je n'ai demandé qu'à examiner les documents qui, selon moi, se rapportent à cette question. En fait, je dois dire qu'au départ, j'ai laissé entendre aux fonctionnaires du ministère de la Justice que je souhaitais avoir non pas tous les dossiers du ministère des Transports, mais seulement ceux qui étaient pertinents. Naturellement, il est très difficile d'établir ce qui est pertinent, et c'est là l'un des problèmes auxquels nous sommes confrontés.

**Le sénateur Jessiman:** C'est juste. Au moment où nous nous parlons, qui prend les décisions à ce sujet? Les fonctionnaires du ministère de la Justice?

**M. Nelligan:** D'abord, ce sont les fonctionnaires du ministère de la Justice.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord.

**M. Nelligan:** À l'occasion, je trouve dans un dossier une référence qui m'amène à croire qu'il existe peut-être un autre document pertinent, et je demande alors qu'on le cherche pour moi. C'est ce que nous avons demandé. Nous avons écrit à



[Text]

wanted all documents given to Mr. Robert Nixon for the Pearson airport review. May I say in that regard that one of the problems we're still negotiating on is it would appear that some of those documents have been whited out on the basis of cabinet confidentiality. And we're still discussing getting access to those notwithstanding that bar.

**Senator Jessiman:** They're whited out now; were they whited out when Mr. Nixon got them?

**Mr. Nelligan:** That you'll have to ask Mr. Nixon, but it's my understanding they were not.

**Senator Jessiman:** They were not.

**Mr. Nelligan:** No. The second thing that we asked for was a list of documents in the possession of the government pertaining to the Pearson Airport Agreements not already listed in the litigation documents presently before the court because our understanding was we would have immediate access to those.

The reply we got on June 16 was as follows:

Further to your letter of June 12, 1995, officials have identified, to the best of their ability, the documents that were given by the government to Mr. Nixon in the preparation of his report. Of these documents, some were cabinet confidences and therefore have been excluded from the package of documents accompanying this letter. Certain others have been excluded because they are subject to solicitor-client privilege.

We have some question about that.

Others have been excluded in whole or in part because they contain confidential business information.

We've overcome that because we have received waivers from the private individuals involved.

Although not requested, the committee may also be interested in other documents, included in the accompanying package, relating to T1/T2 that have been disclosed under the Access to Information Act.

Well those, obviously, were all censored.

In some cases the documents have been exempted in whole or in part pursuant to various exemptions in the Act.

And then they said:

There does not appear to be a list of the documents in the possession of the government relating to the Pearson Airport Agreements other than those listed in the litigation documents. It is unlikely that such a list could be prepared within the timeframe useful to the committee.

[Traduction]

M. Edge, le 12 juin. Nous voulions tous les documents remis à M. Robert Nixon aux fins de l'examen des contrats visant l'aéroport international Pearson. À cet égard, puis-je souligner que l'un des problèmes faisant toujours l'objet de négociations a trait au fait que certains documents semblent avoir été censurés en vertu des règles applicables aux documents confidentiels du Cabinet. Nous négocions toujours l'accès à ces documents, nonobstant l'interdiction.

**Le sénateur Jessiman:** Ils sont censurés maintenant. L'étaient-ils lorsque M. Nixon les a obtenus?

**Mr. Nelligan:** Vous devrez poser la question à M. Nixon, mais je crois comprendre qu'ils ne l'étaient pas.

**Le sénateur Jessiman:** Ils ne l'étaient pas.

**M. Nelligan:** Non. En deuxième lieu, nous avons demandé la liste des documents liés aux accords visant l'aéroport international Pearson que le gouvernement a en sa possession et qui ne figurent pas dans les documents relatifs au litige que le tribunal a actuellement en main, parce que nous avons cru comprendre que nous bénéficierions d'un accès immédiat à ces documents.

La réponse que nous avons reçue le 16 juin se lit comme suit:

À la suite de votre lettre du 12 juin 1995, des fonctionnaires ont défini, au meilleur de leur connaissance, les documents que le gouvernement a remis à M. Nixon dans le cadre de la préparation de son rapport. On a jugé que certains d'entre eux étaient des documents confidentiels du Cabinet, qui ont donc été exclus de l'ensemble de documents que vous trouverez ci-joints. Certains autres ont été exclus parce qu'ils sont visés par le secret professionnel de l'avocat.

Nous avons certaines questions à ce sujet.

D'autres ont été exclus en totalité ou en partie parce qu'ils contiennent des renseignements commerciaux à caractère confidentiel.

Nous avons surmonté cet obstacle en obtenant le consentement des parties privées concernées.

Même s'il n'en a pas fait la demande, le comité sera peut-être intéressé par d'autres documents, inclus dans la trousse ci-jointe, ayant trait aux aéroports 1 et 2. Ces renseignements ont été divulgués en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

Naturellement, ces documents ont tous été censurés.

Dans certains cas, les documents ont été exemptés en tout ou en partie, conformément aux diverses mesures contenues dans la loi à cet égard.

Puis, on ajoute:

Le gouvernement ne semble pas avoir en sa possession une liste de documents relatifs aux accords visant l'aéroport international Pearson, outre ceux dont on a dressé la liste dans les documents relatifs au litige. Il est peu probable qu'une telle liste puisse être dressée dans un délai suffisamment court pour répondre aux exigences du comité.

[Texte]

And that, of course, has been our dilemma. There are literally hundreds of thousands of documents over there and the selection process, however fair, is going to be tedious and so that we've been getting them, as you know, rather slowly.

I had hoped at the outset that we would have immediately available all of the litigation documents but they were listed in such a way that it was difficult to identify what ones were relevant and what ones were not. And I know that there is in the government computer process a method of searching for those documents, which has not yet been made available to us. But in the mean time I am receiving from a number of sources the documents which have been put on the litigation record.

**Senator Jessiman:** But Mr. Chairman, again through you to Counsel, the Nixon documents. We've been given evidence somewhere along the way here that says that there are 4500 pages that he got. We were also told that what was going to be available to us to do a proper inquiry is 200,000 pages. Now, the fact that this government in 1993 provided those 4500 pages — I don't understand why right at the beginning of this hearing they couldn't have given us copies of those 4500 pages without white outs — if he got them without white outs.

**Mr. Nelligan:** Well, we will be speaking to the clerk of the Privy Council at the time in due course. That, I hope, can be explained to us at that time.

**Senator Jessiman:** Right. Because in his case, from the time that he was appointed until the time that he got the documents, reviewed them and made the decision was done in 30 days. We've been appointed now for several months and we still haven't got them.

**The Chairman:** Could I just ask one final question to the counsel? It's a pretty fundamental question.

I have read the material prepared by the legal counsel of the House of Commons — and everybody else has it, too — called "The Powers of a Parliamentary Committee". In summary, they're almost absolute. At the hearings of the Joint Committee on the Scrutiny of Regulations the author of this report, Ms Diane Davidson, in company with the Deputy Minister of Justice, were in total agreement with her paper. I say "in total agreement" almost. I mean, it was with certain caveats.

The Department of Justice then prepared a guide to public servants in answering questions before a parliamentary committee. The last one that was prepared was in 1990. This was updated. I sought to get the updated report from the Deputy Minister of Justice and I was refused because the Department of Justice said that their client was the Department of Transport and it was not available to us.

[Translation]

Et c'est là, bien entendu, que réside le dilemme auquel nous sommes confrontés. On trouve là, littéralement, des centaines de milliers de documents, et le processus de sélection, quelque méticuleux qu'il soit, sera fastidieux. C'est pourquoi ces documents nous sont parvenus, comme vous le savez, au compte-gouttes.

Au départ, j'avais espéré que nous pourrions avoir immédiatement accès à tous les documents déposés dans le cadre du litige, mais ils étaient énumérés de telle manière qu'il était difficile de distinguer ceux qui étaient pertinents de ceux qui ne l'étaient pas. Et je sais que le gouvernement dispose d'un procédé informatique qui permet de passer en revue de tels documents, mais il n'a toujours pas été mis à notre disposition. Entre-temps, je reçois d'un certain nombre de sources les documents figurant dans le dossier relatif au litige.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, je m'adresse de nouveau au conseiller législatif par votre entremise. Je fais référence aux documents mis à la disposition de M. Nixon. Dans un des témoignages qui nous ont été présentés, on a affirmé que 4 500 pages avaient été mises à sa disposition. On nous a aussi indiqué qu'on allait nous transmettre, pour nous permettre de procéder à une enquête adéquate, 200 000 pages de documents. Maintenant, le fait que ce gouvernement ait fourni en 1993 4 500 pages de documents... je ne comprends pas pourquoi on n'a pas été en mesure de nous remettre, dès le début de la présente enquête, ces 4 500 pages non censurées... s'il a pu, lui, les obtenir sans censure.

**M. Nelligan:** Eh bien, nous en parlerons en temps opportun avec le greffier du Conseil privé. J'espère qu'on pourra alors répondre à cette question.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Parce que, dans ce cas, 30 jours se sont écoulés entre le moment où il a été nommé et celui où il a reçu les documents, les a analysés et a pris la décision. Quant à nous, nous avons été nommés il y a quelques mois, et nous ne les avons toujours pas reçus.

**Le président:** Puis-je poser une dernière question au conseiller juridique? Il s'agit d'une question relativement essentielle.

J'ai lu la documentation préparée par le conseiller juridique de la Chambre des communes (et vous l'avez tous en votre possession), qui porte sur les pouvoirs d'un comité parlementaire. En résumé, ils sont presque absolus. Dans le cadre d'audiences du comité mixte d'examen de la réglementation, l'auteur du rapport, Madame Diane Davidson, qui accompagnait le sous-ministre de la Justice, confirmait tout ce qu'elle avait écrit dans son document. Je devrais dire qu'elle confirmait presque tout ce qu'elle avait écrit. En fait, elle faisait certaines mises en garde.

Le ministère de la Justice a alors préparé un guide visant à aider les fonctionnaires à répondre aux questions des membres d'un comité parlementaire. Le dernier a été préparé en 1990. Il a depuis été mis à jour. J'ai tenté d'obtenir le rapport à jour auprès du sous-ministre de la Justice. On a refusé d'obtempérer à ma demande, parce que le ministère de la Justice considère que son client est le ministère des Transports, et le document n'a donc pu nous être transmis.



[Text]

Could you follow that up?

**Mr. Nelligan:** I will follow it up.

**The Chairman:** You may then proceed.

**Senator LeBreton:** For clarification then, when we get around to my questioning of Mr. Broadbent, will he have the document that —

**Mr. Nelligan:** I think it's etched in his mind but, in any event, I'll see that he has a copy.

May I make another suggestion? Bearing in mind the delicacy of the matter, may I be given the opportunity of going through it once to lead the witness through it?

**Senator LeBreton:** Certainly.

**Mr. Nelligan:** Then, if you have to ask any further questions, you may, but I thought perhaps between Mr. Broadbent and I we would understand how far one should normally go.

**Senator LeBreton:** I have no problem.

**Mr. Nelligan:** That is just a suggestion.

**The Chairman:** The clerk has just drawn my attention to the Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. Mr. Wappel of the House of Commons refers to the testimony of Ms Davidson in which she says:

What these grants of powers mean, of course, is that provided a committee's inquiry is related to a subject-matter within Parliament's competence and is also within the committee's own orders of reference, committees —

— parliamentary committees —

— have virtually unlimited powers to compel the attendance of witnesses and to order the production of documents.

Then he asks the Deputy Minister of Justice:

Do you agree or disagree with that statement?"

And Mr. Thompson replies:

I agree with that, as I have already indicated in my initial remarks. I have suggested that where it involves asking for information, either orally or in writing, which raises questions of the solicitor-client privilege, the committee consider how, and whether, that is required. I am acknowledging that the committee has those powers.

Now, I think we have ploughed this furrow long enough.

I think that yesterday Senator Kirby was questioning and the time had run out. It comes back to you now for further questions to Mr. Broadbent.

[Traduction]

Pourriez-vous donner suite?

**M. Nelligan:** Je le ferai.

**Le président:** Vous pouvez procéder.

**Le sénateur LeBreton:** À des fins de clarification, M. Broadbent, lorsque je commencerai à l'interroger, aura-t-il en main le document que...

**M. Nelligan:** Je pense que le document est gravé dans son esprit, mais, quoi qu'il en soit, je veillerai à ce qu'il en ait une copie.

Puis-je faire une autre suggestion? Compte tenu de la délicatesse du sujet, me donnera-t-on l'occasion de le parcourir une fois afin d'être en mesure de guider le témoin tout au long de l'interrogatoire?

**Le sénateur LeBreton:** Certainement.

**M. Nelligan:** Et puis, si vous avez d'autres questions à poser, vous pourrez le faire, mais j'ai pensé que M. Broadbent et moi pourrions peut-être déterminer jusqu'où on devrait normalement aller.

**Le sénateur LeBreton:** Je n'y vois aucun inconvénient.

**M. Nelligan:** Il s'agit d'une simple suggestion.

**Le président:** Le greffier vient tout juste d'attirer mon attention sur le comité mixte d'examen de la réglementation. M. Wappel, de la Chambre des communes, fait référence au témoignage de Mme Davidson. Cette dernière déclare:

Ce que l'octroi de ces pouvoirs signifie, bien entendu, c'est que les comités...

...les comités parlementaires...

...disposent de pouvoirs quasi illimités lorsque vient le moment d'obliger des témoins à comparaître et d'ordonner la production de documents, à condition que l'enquête menée par le comité concerné ait trait à une question relevant de la compétence du Parlement et de l'ordre de renvoi du comité.

Il pose alors la question suivante au sous-ministre de la Justice:

Êtes-vous d'accord ou en désaccord avec la déclaration?

Ce à quoi M. Thompson réplique:

Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration liminaire, je suis d'accord avec ces propos. J'ai laissé entendre que dans les cas qui ont trait à une demande d'informations, verbales ou écrites, qui soulèvent des questions relatives au secret professionnel de l'avocat, le comité doit se demander si ces renseignements sont bel et bien nécessaires et comment il convient de procéder. Je reconnais que le comité dispose de tels pouvoirs.

Maintenant, je pense que nous avons suffisamment exploré ce filon.

Au moment où le temps qui nous était imparti hier a expiré, le sénateur Kirby, je crois, interrogeait le témoin. Vous pouvez donc maintenant poser d'autres questions à M. Broadbent.

[Texte]

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. It is always fascinating, as a non-lawyer, to hear lawyers argue technical issues.

Again Mr. Chairman, consistent with what I was trying to do yesterday, to make it easier for the witness and members of the committee, I have four topics; I will do them in the sense of four issues that were involved in the negotiations and I'll do them one at a time so that we can deal with one and then if my time runs out we can go to somebody else and then it will come back to me for the others.

The first item I wanted to talk about is the passenger diversion guarantee and I'm going to use my documents numbered 8, 9 and 10, so I hope they're distributed.

Mr. Broadbent, while those documents are being distributed, can you just give us an understanding of what — or explain the concept of what the passenger diversion guarantee was all about?

**Mr. Broadbent:** Mr. Chairman, Senator Kirby, I'll certainly try and do that. This is indeed one of the very areas that I referred to in my opening statement that if you want to get in I need the help of experts. But let me give you my remembrance, my appreciation, of what the issue was about and how we went about resolving it.

If any corporation was going to spend a pile of money redeveloping the airport, they, I think not unnaturally from their viewpoint, wanted to be sure that the passenger volumes that had justified the spending of that money and that allowed provision to be made to handle that number of people were going to be maintained.

On the other hand, the Crown, and as chief negotiator for the Crown, I sought and I think succeeded in defending the Crown's interest, we couldn't tie the hands of future governments that might, for whatever reason, want to build another terminal in the infield, want to open up the green fields, you know, to the northeast of Toronto, or in any way tie its hands. So this is difficult; seemingly an impasse. How do you keep the hands of a future government free, allow it to be unimpeded in doing what it thinks is right to do and, at the same time, be fair to a developer so that if he spent money suddenly the whole situation doesn't change; point one.

Point two: You can't move passengers at the margin; you've got to move them in big numbers. You have to move whole airlines. So what you would be looking at if you were to move things is a big drop when you opened up another airport or another terminal or anything of that nature. So it made it tricky.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Pour un profane, il est toujours fascinant d'entendre des avocats discuter de problèmes techniques.

Conformément à ce que je me suis efforcé de faire hier, monsieur le président, afin de faciliter la tâche au témoin et aux membres du comité, je m'intéresserai à quatre questions. Il s'agit de quatre questions touchées dans le cadre des négociations, et je les aborderai une à la fois, de manière à ce que nous puissions disposer de l'une, puis de l'autre. Si le temps dont je dispose est épuisé, nous pourrions passer à quelqu'un d'autre, et j'aurai plus tard l'occasion de revenir sur ce qui n'a pas été touché.

La première question que je voulais aborder a trait aux garanties touchant le déroutement à des passagers, et je me référerai aux documents numérotés 8, 9 et 10, que j'ai en ma possession. J'espère donc qu'ils ont été distribués.

Monsieur Broadbent, pendant qu'on distribue les documents en question, pouvez-vous nous donner une idée de ce que... ou nous expliquer ce qu'était la notion de garantie touchant le déroutement des passagers?

**M. Broadbent:** Monsieur le président, sénateur Kirby, je vais certainement tenter de le faire. Dans ma déclaration liminaire, j'ai indiqué que j'aurais besoin de l'aide de spécialistes si vous souhaitiez aborder certaines questions. Celle-ci est précisément l'une d'elles. Et permettez-moi de vous donner mon souvenir ou ma compréhension de ce qu'était le problème et de la façon dont nous l'avons résolu.

Pour qu'une société accepte de consacrer de l'argent en masse au réaménagement de l'aéroport, il était de son point de vue tout naturel, me semble-t-il, de vouloir des assurances quant au maintien des volumes de passagers qui avaient justifié la dépense et la prise de mesures visant à permettre le transit du nombre de personnes en question.

Par ailleurs, la Couronne (et en ma qualité de négociateur en chef pour la Couronne, je me suis efforcé de défendre les intérêts de la Couronne, et je crois y avoir réussi) ne pouvait pas lier les mains de gouvernements futurs qui pourraient, pour une raison ou une autre, souhaiter aménager une autre aérogare dans l'entrepiste, aménager de toutes nouvelles installations, vous savez, dans le nord-est de Toronto. Nous ne pouvions lui lier les mains de quelque façon que ce soit. Il s'agissait donc d'une situation difficile, et, selon toute vraisemblance, d'une impasse. Comment garder à un futur gouvernement toute sa marge de manoeuvre et lui permettre de faire ce qu'il croit juste, tout en faisant preuve d'équité à l'endroit d'un promoteur et en évitant qu'il ne constate soudainement, après avoir dépensé de l'argent, que la donne est toute différente. C'était là le point un.

Point deux: les passagers se déplacent non pas en petits nombres, mais bien en grands nombres. On doit déplacer des compagnies aériennes tout entières. Au cas où une nouvelle aérogare ou un nouvel aéroport ouvrirait ses portes, on assisterait à une chute du nombre de passagers. La situation était donc délicate.

[Text]

**Senator Kirby:** Okay, then without asking you about the document, can I ask you the following question; this, I think, gets around the problem of the specific document.

**Senator Tkachuk:** This document 8, Senator Kirby, 002008, is it two documents?

**Senator Kirby:** All I can tell you is the way it came to me.

**Senator Tkachuk:** It seems like it's been kind of filled in because we've got like different typing on the fourth page.

**Senator Kirby:** Your knowledge is as good as mine and mine's not very good.

**Senator Jessiman:** And it's referred to as Annex A. Do we assume that that's something annexed to something else?

**Senator Kirby:** Okay, then let me not use the document. Let me just ask the question because I just got it out of the book. I don't know the background either.

Some people would argue that one of the difficulties, or one of the arguments against, if you want, a traffic or passenger diversion agreement is that what it in effect does is that it provides a threshold up to which the operator or the developer, as you called it, is free from competition and thereby — because, as you said, they would not have competition up to that threshold level — and thereby it removes any incentive they have to maintain good service and retain tenants.

What's your reaction to that argument; namely, taking the competitive forces out by guaranteeing a minimum threshold level in fact removes the incentive for somebody to operate well?

**Mr. Broadbent:** My brief answer, senator, would be nonsense. Would you like me to go ahead?

**Senator Kirby:** Why?

**Mr. Broadbent:** Well, because I think there's adequate — what you're seeking to do here is essentially to protect the developer against an act of bad faith or bad judgment on the part of the government; not this government, but a government 15, 20 years down the pike. If money has been spent in good faith to develop a facility so that it is capable of handling a certain number of passengers, and that facility has been maintained at world class standards through all the stewardship thing that I think I discussed with you yesterday, then if you put yourself in the developer's position, if something were to happen which removed a flow-through of 10 million passengers a year, I think you'd be inclined to say, "Hey, that's not very fair."

**Senator Kirby:** I hear you. I guess it's interesting to me that nobody seemed to think of that when they responded and offered a proposal that came up after the fact.

Can we just talk for a second about the number? Do you know what the threshold number was finally arrived at?

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Sans vous interroger à propos du document, puis-je vous poser la question suivante? Ainsi, je pense que l'on contourne la difficulté liée au document précis.

**Le sénateur Tkachuk:** Le document 8, sénateur Kirby, qui porte le numéro 002008, se compose-t-il de deux documents?

**Le sénateur Kirby:** Tout ce que je puis vous dire, c'est la façon dont il a été porté à ma connaissance.

**Le sénateur Tkachuk:** On dirait qu'il a été en quelque sorte rempli parce qu'à la page 4, les caractères sont différents.

**Le sénateur Kirby:** Vous en savez autant que moi, et je n'en sais pas beaucoup.

**Le sénateur Jessiman:** On le désigne comme annexe A. Devons-nous tenir pour acquis qu'il était annexé à quelque chose d'autre?

**Le sénateur Kirby:** D'accord, je renonce à utiliser le document. Je viens tout juste de l'extraire de la reliure. Permettez-moi donc simplement de poser la question. Je ne suis pas non plus au fait du contexte.

Certains diraient que l'un des problèmes que pose un accord relatif au déroutement du trafic ou des passagers, ou qui milite à son encontre, si vous préférez, est que, dans les faits, un tel accord établit un seuil jusqu'auquel l'exploitant ou le promoteur, comme vous l'avez dit, est affranchi de toute concurrence et, par conséquent (parce que, comme vous l'avez dit, il n'y aurait aucune concurrence jusqu'à ce seuil) et, par conséquent, ce dernier ne serait nullement incité à maintenir un bon service et à tout mettre en oeuvre pour garder les locataires sur place.

Comment réagissez-vous à cet argument, c'est-à-dire que le fait de garantir un seuil minimum supprime les forces de la concurrence et, de fait, élimine tous les incitatifs pouvant pousser un exploitant à exercer ses activités de façon convenable?

**M. Broadbent:** Ma réponse brève, sénateur, constituerait un non-sens. Voulez-vous que je m'exécute?

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi?

**M. Broadbent:** Eh bien, parce que je pense qu'il s'agit d'une mesure adéquate... ce qu'on cherche à faire ici consiste essentiellement à protéger le promoteur contre la mauvaise foi ou le mauvais jugement du gouvernement, non pas du présent gouvernement, mais d'un gouvernement dans 15 ou 20 ans d'ici. Si un promoteur investit de bonne foi dans l'aménagement d'installations capables d'accueillir un certain nombre de passagers et que les installations en question sont maintenues à un niveau de classe mondiale, malgré les mesures administratives dont je crois avoir discuté avec vous hier, ce dernier, mettez-vous à sa place, sera enclin à dire, si on réduit de 10 millions le nombre de passagers qui transitent chaque année par les installations: «Non, c'est injuste.»

**Le sénateur Kirby:** Je comprends. Ce qui me semble intéressant, c'est simplement le fait que personne n'y a songé en répondant à la demande de propositions, et que cette mesure n'est venue qu'après coup.

Pouvons-nous parler pendant un moment du nombre? Savez-vous sur quel seuil on s'était finalement entendu?



[Texte]

**Mr. Broadbent:** I'm sorry, I don't. There are numbers in these papers but I don't know what was — I know the rough area was somewhere in the low thirties.

**Senator Kirby:** I wonder, Mr. Chairman, if some future witness down the road can deal with that. I'll tell you why I ask the question, because the witness is right. In reading through these numbers, it appears that negotiations were held ranging from a low of a threshold level of 33 to a high of 39 million passengers per year, and yet the people who knew most about the airport, namely the people — in particular Mr. Chern Heed who was running Pearson airport, felt that the number should be only in the roughly 30 million passenger range. So in fact his view is, and the various documents suggest it, they quote him as saying that additional facilities will be needed long before we get to any number above 33 million, in other words, that everything will be congested. So I think it's important for us to understand whether or not the threshold level was arrived at — first of all, whether or not the exact number that was arrived at was in fact sufficiently high that passengers would be extremely inconvenienced before that threshold was ever reached. And I totally accept Mr. Broadbent's view that that's not his area of expertise, but I would hope we could have someone deal with that issue down the road.

**Mr. Nelligan:** My understanding is Mr. Desmarais and Mr. Jolliffe were involved in the technical aspects of the negotiation both during this witness's tenure and Mr. Rowat's, so that I think if you defer your question to the next panel you might be able to get an answer.

**Senator Kirby:** Okay, thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** These documents have just been provided to us and the man to whom you refer, Mr. Chern Heed, writes a memorandum to Mr. Barbeau which reflects on your squeaky clean process, Mr. Broadbent, because he says:

Apparently, Paxport —

This is May 12, 1993, 53118.

**Senator Kirby:** Which of my numbers are we using?

**The Chairman:** 53118 or, down below, 002013.

**Senator Kirby:** Thanks, I think it's my number 9. I just put the numbers.

**The Chairman:** This is written on May 12, 1993, and this is long after the merger has taken place. This is, you know, it's Pearson Development Corporation now. And he says — Mr. Heed says to Mr. Barbeau:

Apparently, Paxport have now raised with Broadbent and I am afraid he is sympathetic to giving Paxport some sort of comfort to protect them up to 39 million passengers.

[Translation]

**M. Broadbent:** Je suis désolé, mais non. On trouve des chiffres dans ces documents, mais je ne sais pas, je pense que le nombre se situait environ dans les trente et plus.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, je me demande si l'un des témoins à venir pourra aborder cette question. Si je pose la question, c'est parce que le témoin a raison. En examinant les chiffres contenus dans ces documents, on constate que, dans le cadre des négociations, on a avancé un seuil minimal de 33 millions à un seuil maximal de 39 millions de passagers par année, et pourtant les personnes qui connaissent le mieux l'aéroport, c'est-à-dire les personnes (en particulier M. Chern Heed, qui dirigeait l'aéroport) avaient eu le sentiment que l'on devrait s'en tenir aux environ de 30 millions de passagers. Ainsi donc, son opinion était que (et divers documents le démontrent), on rapporte qu'il aurait déclaré que le besoin de nouvelles installations se fera sentir bien avant que l'on franchisse la barre des 33 millions et que, en d'autres termes, tout sera congestionné. Voilà pourquoi je pense qu'il importe que nous comprenions si le seuil a été franchi ou non, d'abord, si le chiffre exact auquel on en est arrivé était en fait si élevé que les passagers auraient été extrêmement incommodés avant même que le seuil ne soit atteint. J'accepte sans réserve les propos de M. Broadbent lorsqu'il affirme qu'il ne s'agit pas de son champ de spécialité, mais j'espère que quelqu'un pourra aborder cette question.

**M. Nelligan:** Je crois comprendre que monsieur Desmarais et monsieur Jolliffe ont été mêlés aux aspects techniques de la négociation à l'époque où le témoin la dirigeait ainsi qu'à celle où M. Rowat était en poste, de sorte que je crois que vous pourriez obtenir une réponse en posant la question aux prochains intervenants.

**Le sénateur Kirby:** D'accord, je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Ces documents viennent tout juste de nous être fournis, et l'homme auquel vous avez fait allusion, M. Chern Heed, adresse à M. Barbeau une note de service qui va dans le sens du processus sans accrocs auquel vous avez fait allusion, monsieur Broadbent, puisqu'il écrit:

Apparemment, Paxport...

Nous sommes le 12 mai 1993, document numéro 53118.

**Le sénateur Kirby:** De quel numéro s'agit-il?

**Le président:** 53118 ou, en-dessous, 002013.

**Le sénateur Kirby:** Je vous remercie. Je pense qu'il s'agit de mon numéro 9. Je viens tout juste de numéroter les documents.

**Le président:** La note de service a été rédigée le 12 mai 1993, longtemps après que la fusion. Vous savez, il s'agit maintenant de la *Pearson Development Corporation*. Et il dit — M. Heed dit à M. Barbeau:

Apparemment, Paxport a maintenant soulevé la question auprès de Broadbent, et j'ai bien peur qu'il ne soit ouvert à l'idée d'accorder à Paxport une garantie pouvant aller jusqu'à 39 millions de passagers.

[Text]

And I'd like Mr. Broadbent to tell me why did he refer to Paxport and not to the Pearson Development Corporation, and did you give them some assurances of comfort to protect them up to 39 million passengers?

**Mr. Broadbent:** The answer to the first point is I don't know why he referred to Paxport because quite clearly it should have been Mergco or Pearson Development Corporation. And I cannot think of anything that I ever did or said that would have indicated that we were going to go along and buy their proposal. I think that they'd done some financial planning based on 38 million throughput, and they were trying to push us to go along with that. But I mean we weren't born yesterday. I don't know how Chern Heed could possibly have got that idea, and I'll stop there.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman.

Just sticking with the principle of a passenger diversion guarantee rather than the exact numbers — we'll deal with the technical problem on those —

**Senator Jessiman:** This is a memo to Barbeau and he is saying — Chern Heed is saying to Barbeau — oh, I see, he's talking about Broadbent. Okay, I've got it.

**Mr. Broadbent:** May I make an observation, Mr. Chairman? I don't really wish to enter into your document debate, but "raised with Broadbent and I'm afraid he is sympathetic". I wonder whether that falls under any criteria under the information act.

**Senator LeBreton:** Good question, Counsel.

**Mr. Broadbent:** If it had been they have raised with Huguette Labelle, Barbeau, whoever, and I'm afraid he is not sympathetic, would that have been whited out?

**Senator LeBreton:** Good question.

**Senator Kirby:** On the principle of a passenger diversion guarantee, did the inclusion of such a clause effectively tie the hands of the Crown or the government with respect to potential future developments at the Hamilton airport, which I think I was told the other day is called the Mount Hope airport, at potentially Buttonville, potentially Toronto Island or potentially Pickering? In other words, did the passenger diversion guarantee effectively prevent the development of either a new airport, as in Pickering, or the expansion of existing airports at places like Hamilton, Buttonville and Toronto Island? Did it do that?

**Mr. Broadbent:** My short answer is no. I mean my whole purpose here was to preserve the freedom of action for future governments to make sensible decisions and not have their hands tied because of this deal.

[Traduction]

J'aimerais que M. Broadbent me dise pourquoi l'auteur de la note de service fait référence à Paxport, et non à la *Pearson Development Corporation*. J'aimerais aussi que M. Broadbent me dise s'il a effectivement accordé une garantie pouvant s'élever jusqu'à 39 millions de passagers.

**M. Broadbent:** Pour répondre à la première partie de votre question, je ne sais pas pourquoi il fait référence à Paxport parce que, de toute évidence, il aurait dû faire référence à Mergco ou à la *Pearson Development Corporation*. Et je ne puis penser à rien que j'aurais dit ou fait qui aurait pu laisser croire que nous allions donner suite à leur proposition. Je pense qu'ils avaient fait une certaine planification financière sur la foi d'un trafic de 38 millions de passagers et qu'ils s'efforçaient de nous convaincre de nous orienter sur cette voie. Mais nous n'étions pas tombés de la dernière pluie. Je ne sais pas d'où Chern Heed tenait cette idée, et je m'interromps ici.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président.

Je m'en tiendrai au principe des garanties touchant le déroutement des passagers plutôt qu'aux chiffres exacts, nous aborderons cette question avec les spécialistes du domaine technique...

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit d'une note de service adressée à Barbeau, et il dit (Chern Heed dit à Barbeau)... oh, je vois, il parle de Broadbent. D'accord, j'ai le document.

**M. Broadbent:** Puis-je faire une observation, monsieur le président? Je ne veux pas me mêler de votre débat concernant les documents, mais je m'interroge à propos des mots «a maintenant soulevé la question auprès de Broadbent, et j'ai bien peur qu'il ne soit ouvert». Je me demande si de tels propos pourraient être visés par l'un des critères prévus dans la Loi sur l'accès à l'information.

**Le sénateur LeBreton:** Bonne question, monsieur le conseiller.

**M. Broadbent:** Si la question avait été soulevée auprès de Huguette Labelle, de Barbeau, ou de qui que ce soit, et que l'auteur avait écrit: «J'ai bien peur qu'il ne soit pas ouvert», le passage aurait-il été censuré?

**Le sénateur LeBreton:** Bonne question.

**Le sénateur Kirby:** Pour en revenir au principe des garanties touchant le déroutement des passagers, l'inclusion d'une telle clause avait-elle effectivement pour effet de lier les mains de la Couronne ou du gouvernement en ce qui touche l'éventuel réaménagement à l'aéroport de Hamilton... j'ai appris il y a quelques jours qu'on l'appelle, je pense, l'aéroport de Mount Hope, et peut-être à Buttonville, peut-être dans les îles de Toronto ou peut-être encore à Pickering? En d'autres termes, la garantie relative au déroutement des passagers avait-elle pour effet d'interdire l'aménagement d'un nouvel aéroport, par exemple à Pickering, ou l'agrandissement des aéroports existants, à Hamilton, à Buttonville ou dans les îles de Toronto? Cette garantie avait-elle un tel effet?

**M. Broadbent:** La réponse rapide est non. J'avais pour but de défendre la marge de manœuvre des gouvernements futurs et leur capacité de prendre des décisions sensées. Je ne voulais pas que cet accord ait pour effet de leur lier les mains.

[Texte]

**Senator Kirby:** You said not have their hands tied once the threshold level was reached.

**Mr. Broadbent:** Oh no, no, no. They could do it at any time, but why would any government want to build a new airport in Pickering if you've got an airport in Pearson that's got 10 million unused capacity? You know, that's not real.

**Senator Kirby:** But depending on — and we better be very clear on what you mean by “passenger diversion guarantee”. You say the government could have done without paying compensation.

**Mr. Broadbent:** No, I didn't say without compensation.

**Senator Kirby:** Okay, so to that extent they —

**Mr. Broadbent:** I'm sorry, senator, why would any government — I mean I know from time to time governments do silly things, but it's hard to believe that a government would be so farsighted as to build a new airport in Pickering if you've got 10 million unused capacity at Pearson.

**Senator Kirby:** Fine. Let me talk about two specific things, just if you prefer another illustrative example. Talk about expanding or increasing — just simply increasing traffic through Hamilton. Did this effectively say that unless they were prepared to pay compensation the government could not take action which would lead to an increase in traffic through, for example, the Hamilton airport unless the threshold was reached? Did it do that?

**Mr. Broadbent:** When you get to specifics like that I want to be very sure of my facts and I would really either like to turn to people who have got better memories or have refreshed their minds more than I have.

To the best of my knowledge, the intent was that the hands of future governments would not be tied. As far as your specific —

**Senator Kirby:** Except —

**Mr. Broadbent:** I've got to duck that one because I cannot say I'm absolutely sure.

**Senator Kirby:** I think for the record we have to be clear. When you say the hands of future governments would not be tied, you mean that they could do whatever they wanted to do provided that they paid an element of compensation. To me that is, while it doesn't 100 per cent prevent them, it sure is an element of tying their hands.

**Mr. Broadbent:** Let's —

**Senator Kirby:** Am I correct in saying that when you say their hands are not tied, you mean they could do certain things provided they paid compensation?

**Mr. Broadbent:** Yes.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Vous ne vouliez pas que les gouvernements aient les mains liées une fois le seuil atteint.

**M. Broadbent:** Oh, non, non, non. Ils pouvaient le faire en tout temps, mais pourquoi un gouvernement souhaiterait-il aménager un nouvel aéroport à Pickering s'il existe une capacité de 10 millions de passagers à Pearson? Vous savez, la réalité est tout autre.

**Le sénateur Kirby:** Mais tout dépend de... et il vaut mieux que nous nous entendions clairement sur ce que vous entendez par «garanties touchant le déroutement des passagers». Vous avez dit que le gouvernement aurait pu agir sans verser d'indemnité.

**M. Broadbent:** Non, je n'ai pas dit qu'il aurait pu agir sans verser d'indemnité.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Donc, dans la mesure où il...

**M. Broadbent:** Je m'excuse, sénateur, mais pourquoi un gouvernement... je veux dire, je sais qu'il arrive au gouvernement de faire des bêtises, mais il est difficile d'imaginer qu'un gouvernement planifie à long terme au point d'aménager un nouvel aéroport à Pickering lorsqu'il existe une surcapacité de 10 millions de passagers à Pearson.

**Le sénateur Kirby:** Bon. Parlons de deux aspects précis puisque vous semblez préférer une autre illustration. Parlons des dépenses ou de l'augmentation... tenons-nous-en à l'augmentation du trafic transitant à Hamilton. Dans les faits, les garanties signifient-elles que le gouvernement, à moins qu'il n'ait été disposé à verser des indemnités, ne pouvait prendre de mesures pouvant avoir pour effet d'augmenter le trafic transitant, par exemple, par l'aéroport de Hamilton, à moins que le seuil ne soit atteint? Les garanties avaient-elles cet effet?

**M. Broadbent:** Lorsque vous abordez des questions précises de ce genre, j'aimerais être très sûr de ce que j'avance, et je préférerais m'en remettre à des personnes qui ont une meilleure mémoire que moi ou qui se sont rafraîchi la mémoire plus que je ne l'ai fait.

Au meilleur de ma connaissance, le but visé était de ne pas lier les mains des gouvernements futurs. Quant à votre question précise...

**Le sénateur Kirby:** Excepté...

**M. Broadbent:** Je ne vais pas répondre à cette question parce que je ne suis pas absolument certain de ce que j'avance.

**Le sénateur Kirby:** Aux fins du compte rendu, je pense que nous devons être clairs. Lorsque vous dites que les mains des gouvernements futurs n'auraient pas été liées, vous voulez dire qu'ils auraient pu agir à leur guise à condition de verser des indemnités. Même s'il ne s'agit pas d'une interdiction à 100 p. 100, il me semble que la mesure avait pour effet de restreindre leur marge de manoeuvre.

**M. Broadbent:** Essayons...

**Le sénateur Kirby:** Lorsque vous dites que leurs mains n'étaient pas liées, ai-je raison de conclure qu'ils pouvaient faire certaines choses à condition de verser des indemnités?

**M. Broadbent:** Oui.



[Text]

**Senator Kirby:** Okay, then I don't want to argue about — we would have a different interpretation of what the phrase means, but I just want to make sure I understand what you're saying, that's all.

**Mr. Broadbent:** Okay.

**Senator Kirby:** Okay. Then the issue of what the exact number is becomes absolutely critical here because, to the extent that's it's a 39 million passengers number if the airport is congested at 30 million, then two things arise; either passengers totally get shafted or the government has to pay money by way of compensation, and therefore the negotiation of that number becomes absolutely critical. Is that right?

**Mr. Broadbent:** I agree with you.

**Senator Kirby:** And you're not the person to talk to about the number?

**Mr. Broadbent:** No. This was a very difficult issue to deal with; very difficult issue to deal with. Apart from my devoted colleagues from the Airports Group in Transport Canada, Mr. Paul Stehelin from Deloitte Touche, while this is not an accountancy issue, I mean he has been around. He played an exceptionally useful part in thinking this thing through and helping us arrive at an approach.

**Senator Kirby:** Okay, and he's coming subsequently in any event.

**Mr. Broadbent:** I'm glad to hear that.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, consistent with my trying to keep things organized, they are the only questions I had for the witness on the topic of the passenger diversion guarantee. I still have three other topics but would you prefer that I — I'd like to be able to do a topic *in toto* so I'm happy to switch to the other side, or whatever.

**The Chairman:** You still have 10 minutes.

**Senator Kirby:** I'd like document 13 distributed. By the way, you may wonder why I distributed some documents and didn't refer to them. As soon as the witness said he was not the expert on the exact numbers, I said fine, I wouldn't use them.

The issue by the way, Mr. Broadbent is the issue of the rent deferral of the \$33 million. Again, just for the record, do you want to explain the concept of rent deferral to us? How did it arise? Again, it was not part of the original RFP and was not part of the original bid. Can you explain to us what the concept of the rent deferral guarantee is?

**Mr. Broadbent:** May I just have a quick scan through this?

**Senator Kirby:** Sure.

**Mr. Broadbent:** I can be pretty certain — I'm not going to seek to duck your question, but this is not a document I've seen.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** D'accord, je ne conteste pas ce que vous dites... nous avons simplement une interprétation différente de ce que l'expression signifie, mais je voulais simplement m'assurer de bien comprendre vos propos, c'est tout.

**M. Broadbent:** D'accord.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Ici, la question du chiffre exact devient absolument critique puisque, si on a affaire à un seuil de 39 millions de passagers, tandis que l'aéroport est congestionné à 30 millions, deux problèmes se posent: ou bien les passagers sont traités de façon totalement cavalière, ou bien le gouvernement doit verser des indemnités et, par conséquent, la négociation de ce chiffre devient absolument critique, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Je suis d'accord avec vous.

**Le sénateur Kirby:** Et vous n'êtes pas la personne à qui s'adresser à propos du chiffre?

**M. Broadbent:** Non. Il s'est agi d'un problème très difficile, vraiment très difficile. Mis à part mes dévoués collègues du groupe des aéroports de Transports Canada, M. Paul Stehelin, de Deloitte & Touche a été mêlé à cette question, même si elle n'a pas trait à la comptabilité. Il a joué un rôle exceptionnellement utile au chapitre de la mise sur pied de l'accord et nous a aidés à arrêter une démarche.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Quoi qu'il en soit, il comparaitra plus tard.

**M. Broadbent:** Je suis heureux de l'apprendre.

**Le sénateur Kirby:** Conformément à ma volonté de conserver une approche structurée, monsieur le président, j'ai terminé ma série de questions à propos des garanties relatives au déroutement des passagers. J'aimerais aborder trois autres questions, mais si vous préférez que je... j'aimerais pouvoir couvrir un sujet *in toto*, de sorte que je serai heureux de céder la parole aux gens d'en face, selon ce que vous préférez.

**Le président:** Vous avez toujours 10 minutes.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais que le document numéro 13 soit distribué. Soit dit en passant, vous vous demanderez peut-être pourquoi j'ai distribué certains documents sans par la suite y faire référence. Dès que le témoin a affirmé ne pas avoir de connaissances spécialisées quant aux chiffres, je me suis dit: «C'est bon, je ne les utiliserai pas.»

La question, monsieur Broadbent, a trait au loyer différé de 33 millions de dollars. Une fois de plus, aux fins du compte rendu, auriez-vous l'obligeance d'expliquer pour nous le concept de loyer différé? Comment le problème s'est-il posé? Une fois de plus, cette question ne faisait partie ni de la demande de propositions initiale, ni de la soumission initiale. Pouvez-vous nous expliquer la notion de garanties relatives au loyer différé?

**M. Broadbent:** Puis-je jeter un rapide coup d'oeil sur le document?

**Le sénateur Kirby:** Certainement.

**M. Broadbent:** Je suis à peu près certain... je ne cherche pas à me défilier, mais je n'ai pas vu ce document.

[Texte]

**Senator Kirby:** Okay, fine, I'm happy to ask you questions without the document. I want to deal with the concept, so don't worry about the document.

**Mr. Broadbent:** Let me offer something. I take you back to some things I said yesterday where the Crown wanted to minimize the upfront hit on the airlines, which the Paxport proposal — I mean I won't use the term "upfront hit" but the Paxport proposal had foreseen, in cooperation with major stakeholders in the airlines, their willingness to pay for redevelopment that was going to make the terminals comparable to the quality of service available in Terminal 3, in other words, world class standard. Because of the appalling situation of the airlines — very difficult situation at the time — the government didn't want to be party to do anything that was going to make life more difficult for them. And I mentioned, I think, that the aim was to seek to have Paxport as it was then, or it may have got into Mergeco at the time, to have them absorb the cost over the first three years and to, as it were, recharge or charge the airlines more later to make up for it.

Ultimately, in the final analysis — and you really need to turn to your experts here and it may be something that got changed again numerically — ultimately the Crown did agree to some deferral in the rent it would receive in order to get a deal.

**Senator Kirby:** Is it fair to describe — let me be clear. In the sense the Crown agreed that \$11 million a year for three years, \$33 million, would be deferred in order to, to use your words of a minute ago, in order to make a deal. Am I unreasonable when I look at that and I say that constitutes, effectively, a subsidy or, maybe a better way to describe it, a loan from the Crown?

**Mr. Broadbent:** To whom?

**Senator Kirby:** To the developers in order to get the project started?

**Mr. Broadbent:** I guess you can look at it various ways, senator. Yes, it's possible to look at it that way. It's also possible to look at it that it was a hidden subsidy to the airline industry. What you have to remember is that the Paxport proposal — and the guy who wrote it is still around I think sitting behind me — the Paxport proposal really tempted the Crown because it offered much more generous rent payments than Claridge was ever going to. It was one of the swingers, if you like.

**Senator Kirby:** And we understand how they were going to do that, but go ahead.

**Mr. Broadbent:** In other words, one was coming back from a pretty darn high level —

**Senator Kirby:** But —

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** D'accord, c'est bien, j'accepte volontiers de vous interroger sans l'aide du document. Je veux m'intéresser à la notion. Aussi, ne vous préoccupez pas du document.

**M. Broadbent:** Permettez-moi de dire quelque chose. Je vous renvoie à certaines déclarations que j'ai faites hier. La Couronne tenait à réduire au minimum les contrecoups initiaux subis par les compagnies aériennes, que la proposition de Paxport... ce que je veux dire, c'est que je n'utiliserai pas l'expression «contrecoups initiaux», mais, dans sa proposition, Paxport, en coopération avec d'importants intervenants des compagnies aériennes, faisait part de sa volonté d'assumer les coûts d'un réaménagement qui permettrait aux aéroports d'offrir une qualité de services comparable à celle assurée à l'aéroport 3, en d'autres termes, de respecter des normes de classe mondiale. En raison de la situation consternante dans laquelle se trouvaient les compagnies aériennes (à l'époque leur situation était très difficile), le gouvernement ne voulait rien faire qui puisse avoir pour effet de leur compliquer davantage la tâche. Et je crois avoir mentionné que le but poursuivi était de faire en sorte que Paxport, à l'époque (ou il s'agissait peut-être de Mergeco, à ce moment) absorbe les coûts pendant les trois premières années, après quoi on aurait obligé les compagnies aériennes à effectuer des remboursements, en guise de compensation.

En dernière analyse (ici, vous devrez vous en remettre aux spécialistes, et il est possible que les chiffres aient changé), en dernière analyse, donc, la Couronne a accepté, afin de conclure un marché, de différer le loyer.

**Le sénateur Kirby:** Aurait-on raison de décrire... permettez-moi d'être clair. La Couronne a accepté de différer un loyer de 11 millions de dollars par année pour trois ans, soit 33 millions de dollars, afin, pour reprendre vos mots d'il y a un instant, de conclure un marché. À la lumière de cette mesure et de ce qu'elle représente, est-il déraisonnable de conclure qu'il s'agit, dans les faits, d'une subvention, ou, pour mieux décrire la situation, d'un prêt consenti par la Couronne?

**M. Broadbent:** À qui?

**Le sénateur Kirby:** Aux promoteurs, afin de faire en sorte que le projet soit mis en chantier?

**M. Broadbent:** Sénateur, je pense qu'on peut voir les choses sous des angles différents. Oui, il est possible de les voir de cette façon. Il est également possible d'y voir une subvention cachée à l'industrie aérienne. Ce que vous devez vous rappeler, c'est que la proposition de Paxport (et son auteur est toujours présent, je crois qu'il se trouve derrière moi), la proposition de Paxport, donc, a véritablement séduit la Couronne parce qu'elle prévoyait le paiement de loyers beaucoup plus généreux que ceux que Claridge aurait versés. C'était là l'un des incitatifs, si vous voulez.

**Le sénateur Kirby:** Et nous comprenons comment ils entendaient y parvenir, mais poursuivez.

**M. Broadbent:** En d'autres termes, on passait d'un niveau plutôt élevé...

**Le sénateur Kirby:** Mais...

[Text]

**Mr. Broadbent:** Sorry, let me finish, if I may. When you look in the final analysis, I think even under this revised deal, the Crown was going to be getting more rent out of Pearson than it had been getting in the past. So from that very narrow viewpoint, and quite frankly, I'll give you a personal view, I'm not all that bothered how much money the Crown makes out of Pearson. I'm not so sure the Crown should be making a lot of money out of Pearson. I think it should be running a good airport. But it was important, in the scheme of things, that the amount of money that the Crown was going to be paid in rent was maximized. We had to cut back in order to make a deal, but it was still a better deal from that very narrow, in my judgment, somewhat suspect perspective than the money the Crown had been making before.

**Senator Kirby:** So in spite of the fact that, in responding to the RFP, the developers — whether we call them Paxport, Mergco or whatever at this point doesn't really matter — the developers — I guess it was Paxport in response — had proposed a specific amount of money. In fact, in the agreement that was negotiated \$33 million was knocked off that amount of money and that's in effect what happened.

**Mr. Broadbent:** I will put a different complexion on —

**Senator Kirby:** Am I factually correct in what I said?

**Mr. Broadbent:** Yeah. The different —

**Senator Kirby:** I am, okay.

**Mr. Broadbent:** The different complexion is that it was at the Crown's insistence, and my instructions for negotiation, that no additional burden be placed on the airlines in the short run. I mean here you had the effect of one policy stream on another policy stream, and you and I have seen a lot of those in the past.

**Senator Kirby:** You're saying that the Crown accepted a proposal in which it explicitly called for — in the response to the RFP explicitly called for a doubling of the Air Canada rents within the space of a year or so and ultimately a quadrupling of the rents to Air Canada. That was included in the proposal; that was accepted by the government. And then you're saying — that's a statement of fact. We've had evidence on that,

**Mr. Broadbent:** And more than that, I mean the government's acceptance of that was based on an evaluation which was then audited by outsiders.

**Senator Kirby:** Okay, but the government accepted. But you're also saying to me, simultaneously, that the government — and I'm not sure who we're talking about in this second case — that the government didn't want rents to airlines to increase. So they accept a proposal that calls for a doubling and a quadrupling on the one hand, and the minute the proposal is accepted they turn around and say, "Well, we won't increase the rents to the airlines and we will take it out of our take"; i.e., the government's take. Is that essentially what you're saying?

[Traduction]

**M. Broadbent:** Je m'excuse, mais laissez-moi terminer, s'il vous plaît. Lorsqu'on examine l'analyse finale, je pense que la Couronne, même en vertu de l'accord révisé, allait tirer de Pearson un loyer plus élevé qu'auparavant. De ce point de vue très étroit, et, pour être tout à fait franc, et vous communiquer un point de vue personnel, l'argent que la Couronne tire de Pearson ne me préoccupe pas du tout. Je ne suis pas certain que la Couronne devrait tirer des revenus importants de Pearson. Je pense qu'elle devrait se contenter d'exploiter un bon aéroport. Mais il était important, dans le contexte, que la Couronne obtienne un loyer optimal. Pour conclure le marché, nous avons dû réduire les sommes en question, mais de ce point de vue très étroit et, à mon avis, quelque peu douteux, la Couronne s'en tirait toujours mieux, c'est-à-dire qu'elle touchait plus d'argent qu'auparavant.

**Le sénateur Kirby:** En réponse à la demande de proposition, les promoteurs (qu'il s'agisse de Paxport, de Mergco ou de qui que ce soit d'autre, cela n'a pour le moment aucune importance), les promoteurs, donc (je pense qu'il s'agissait de Paxport), ont proposé un montant donné. En fait, l'entente négociée prévoyait que 33 millions de dollars seraient soustraits du total et, dans les faits, c'est ce qui s'est produit.

**M. Broadbent:** Je présenterai les choses sous un angle différent...

**Le sénateur Kirby:** Ma déclaration est-elle correcte sur le plan factuel?

**M. Broadbent:** Oui. La différence...

**Le sénateur Kirby:** Les faits sont corrects, nous sommes d'accord.

**M. Broadbent:** L'angle différent que j'évoquais, c'est que la Couronne insistait pour qu'aucun fardeau additionnel ne soit, à court terme, placé sur les compagnies aériennes et, dans le cadre de la négociation, j'avais reçu des directives à ce sujet. On a ici affaire aux effets d'un volet d'une politique sur un autre, et vous comme moi avons fréquemment été témoins d'un tel phénomène.

**Le sénateur Kirby:** Vous dites que la Couronne a accepté une proposition qui prévoyait explicitement... la réponse à la demande de propositions prévoyait explicitement que le loyer d'Air Canada allait doubler en l'espace d'un an et que, en bout de ligne, le loyer de ce transporteur allait quadrupler. Cela faisait partie de la proposition, et cela a été accepté par le gouvernement. Puis, vous dites... il s'agit d'un fait. Nous avons des preuves à ce sujet.

**M. Broadbent:** Qui plus est, l'acceptation du gouvernement reposait sur une évaluation qui a été vérifiée par une tierce partie.

**Le sénateur Kirby:** D'accord, mais le gouvernement a accepté. Mais, en même temps, vous dites que le gouvernement (je ne sais pas bien de qui nous parlons dans ce cas), que le gouvernement, donc, ne souhaitait pas augmenter le loyer des compagnies aériennes. Ainsi, le gouvernement accepte une proposition qui, d'une part, prévoit que le loyer sera doublé, puis quadruplé, et, dès que la proposition est acceptée, il change son fusil d'épaule et dit: «Eh bien, nous n'allons pas augmenter le loyer des compagnies aériennes, et nous allons le retrancher de la part qui nous revient»,



[Texte]

**Mr. Broadbent:** No, I think you're just slightly off, senator, in the latter part. There was considerable deferral absorbed by Pearson Development Corporation. I mean, the initial picture on Pearson from Mr. Bronfman, in particular, as you might expect, was, "Look, if the government wants to do this, protect the airlines, the government should pay." And what we ended up with was a sharing of the load to protect the airlines.

Now, the time gap between the issuance of the RFP and this confluence of impact of government policy on another, was suddenly the order of at least six months. And my recollection, and it's only a vague recollection, is that during that period of time the position of two major airlines in Canada had indeed worsened. So I mean situations change and I think any government would be silly to stick with something because, while it fitted at this point in time it doesn't fit in the future.

**Senator Kirby:** That's a fascinating comment, because we have already been told that when the government made the decision originally to get involved in the expansion of Pearson they were basing it on passenger forecasts made in '88-89 when it looked like the ramp was going to keep going up. By the time the RFP was accepted, in fact the ramp had not gone up anywhere near and it was pretty certain that Pearson — the evidence has shown that Pearson was not near the point where it needed expansion at that stage in the game. But in that case we've been told that the decision was made to go ahead and kind of proceed.

So in one case you're saying it's okay for the government to change its mind when the circumstances change. We've already been told that in spite of the fact that all the passenger forecasts changed that government couldn't change its mind. I mean it seems the government — there's a substantial inconsistency in that kind of positioning. Not on your part, by the way, I'm just saying on the part of evidence we've received.

**Mr. Chairman,** they're the only questions I have on that. I have two other topics and I'm happy to stop, because I'm sure my 30 minutes must be up, and come back to my other two topics.

**Senator Jessiman:** We're happy to let you finish.

**Senator Kirby:** Okay. The next document is document 15. This one actually is a letter written by you and I only want to ask you about one paragraph. Mr. Broadbent, if you go further into this document, five or six or seven pages back, you find a letter from you to Mr. Matthews and Mr. Coughlin dated May 20.

**Mr. Broadbent:** Yeah, I got it.

[Translation]

c'est-à-dire de la part qui revient au gouvernement. Essentiellement, est-ce bien ce que vous dites?

**M. Broadbent:** Non, sénateur, je pense que vous n'avez pas tout à fait raison en ce qui concerne la dernière partie de votre affirmation. La *Pearson Development Corporation* a assumé une part considérable du loyer différé. Comme on peut s'y attendre, la réaction initiale de M. Bronfman, en particulier, a été la suivante: «Si le gouvernement tient à aider les compagnies aériennes, il devrait en assumer les coûts.» En bout de ligne, les coûts exigés par la protection des compagnies aériennes ont été partagés.

Soudain, le délai écoulé entre la demande de propositions et le croisement de politiques gouvernementales était de l'ordre d'au moins six mois. Je crois me souvenir (et il s'agit seulement de vagues réminiscences) que c'est durant cette période que la situation des deux principales compagnies aériennes du Canada s'est détériorée. Donc, les situations changent, et je pense que tout gouvernement aurait tort de demeurer campé sur ses positions parce que ce qui convient un jour ne convient pas nécessairement le lendemain.

**Le sénateur Kirby:** Il s'agit d'un commentaire fascinant puisqu'on nous a déjà dit que le gouvernement, lorsqu'il a d'abord pris la décision de se mêler de l'agrandissement de Pearson, se fondait sur des prévisions concernant le nombre de passagers établies en 1988-1989, à l'époque où on croyait que ce nombre allait continuer de croître. Au moment où la demande de propositions a été acceptée, le nombre de passagers était bien loin d'avoir atteint ce seuil, et il est presque certain que Pearson... la preuve a montré, qu'à ce stade, l'agrandissement de Pearson était loin de s'imposer. Dans ce cas, on nous a dit qu'on a pris la décision d'aller de l'avant et de procéder.

Dans un cas, vous nous dites qu'il est légitime que le gouvernement change d'avis selon les circonstances. Or, on nous a déjà dit que le gouvernement ne pouvait changer d'idée même si l'ensemble des prévisions concernant l'augmentation du nombre de passagers ne tenait plus. Il me semble que le gouvernement... ce genre de position me semble trahir un manque de cohérence assez considérable. Soit dit en passant, vous n'avez rien à y voir. Je ne me prononce que sur la foi des témoignages que nous avons reçus.

Monsieur le président, c'étaient là les seules questions que j'avais à poser sur ce sujet. J'aimerais aborder deux autres questions, et je serais heureux de m'interrompre, parce que je suis convaincu que mes 30 minutes sont terminées. Je reviendrai par la suite sur les deux autres sujets.

**Le sénateur Jessiman:** Nous serons heureux de vous laisser terminer.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Le document suivant porte le numéro 15. Il s'agit dans ce cas d'une lettre signée de votre main, et je voulais vous interroger seulement à propos d'un paragraphe. Monsieur Broadbent, si vous allez plus loin dans le document, cinq, six ou sept pages plus loin, vous trouverez une lettre que vous avez adressée à MM. Matthews et Coughlin, en date du 20 mai.

**M. Broadbent:** Oui, je l'ai.

[Text]

**Senator Kirby:** Okay. Before I ask you about the one specific thing in the letter, would you tell us what the “quick start option” is, explain the concept to us?

**Mr. Broadbent:** Mergeco had, as I recall, not in the first go around, but had proposed two quick start options. This, principally, was to get in and fix up Terminal 1 and the garage, take care of health and security things. As I recall, one option was worth about \$47 million and the other was something like \$90 odd million, and that would take you into the transborder area which, by all the information I had, was an area of great interest from Air Canada’s viewpoint that they want to see improved. And you had testimony yesterday saying people having to wait half an hour and all the rest of it in 747s. So obviously the Crown wanted to get as much out of a quick start as it could, and my recollection is that the \$47 million option was not enough and we wanted to push for more. Is that...?

**Senator Kirby:** Yeah, that’s a perfect lead-in to the question I want to ask you.

**Mr. Broadbent:** Have I set myself up?

**Senator Kirby:** No, no, I haven’t been setting you up at all. I’ve been actually trying to steer away from technical issues the minute you say that they’re a problem.

If you look at your paragraph numbered 3 right at the bottom of the page —

**Mr. Broadbent:** It’s what I just said, isn’t it?

**Senator Kirby:** Your exact words in that first sentence of that paragraph are:

The position of the Crown is that the \$47m ‘quickstart’ is inadequate technically (because of transborder needs) —

As you just said —

— and politically.

Why was it inadequate politically? What does that statement, “and politically”, mean?

**Mr. Broadbent:** I wonder what I meant. The “technically”, it doesn’t mean that their proposal was structurally unsound from an engineering viewpoint, it means that the transborder needs needed to be taken care of.

Politically — let me read a little bit further on to see if I get a clue as to what I meant at the time.

All I can be pretty certain of — I mean, I’m not sure — is that I didn’t mean capital P politically. I didn’t mean in a partisan sense. I meant for some...

**Senator Kirby:** I guess — okay.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** D’accord. Avant que je ne vous interroge à propos d’un aspect précis de la lettre, auriez-vous l’obligeance d’expliquer pour nous la notion d’option prévoyant un démarrage rapide?

**M. Broadbent:** Si mes souvenirs sont bons, Mergeco proposait deux options prévoyant un démarrage rapide, mais pas dans un premier temps. Ces mesures visaient principalement la réfection de l’aérogare 1 et du garage ainsi que la prise en charge des questions relatives à la santé et à la sécurité. Si je me rappelle bien, l’une des options se chiffrait à environ 47 millions de dollars, tandis que l’autre était de l’ordre de 90 millions de dollars. Ce faisant, on se serait attaqué au secteur transfrontalier qui, selon toutes les informations que j’avais, était le secteur le plus préoccupant du point de vue d’Air Canada, celui qu’elle souhaitait voir amélioré. Hier, des témoins ont déclaré qu’ils devaient attendre pendant une demi-heure dans des 747, et ainsi de suite. De toute évidence, la Couronne tenait à tirer le plus grand profit possible d’un démarrage rapide, et, selon mes souvenirs, l’option à 47 millions était insuffisante, et nous avons cherché à pousser les choses plus loin. Est-ce...?

**Le sénateur Kirby:** Oui, il s’agit d’une introduction parfaite à la question que je souhaitais vous poser.

**M. Broadbent:** Me suis-je tendu un piège à moi-même?

**Le sénateur Kirby:** Non, non, je n’avais nullement l’intention de vous tendre un piège. Dès que vous avez fait mention d’un problème, j’ai cherché à m’éloigner des questions techniques.

Si vous examinez le paragraphe numéro 3, au bas de la page...

**M. Broadbent:** C’est ce que je viens de dire, n’est-ce pas?

**Le sénateur Kirby:** Dans la première phrase de ce paragraphe, vos mots exacts sont:

La position de la Couronne est que l’option prévoyant un démarrage rapide d’une valeur de 47 millions de dollars est insuffisante du point de vue technique (en raison des besoins des transporteurs)...

Tout comme vous l’avez dit...

...et sur le plan politique.

Pourquoi l’option était-elle insuffisante sur le plan politique? Que vouliez-vous dire par «et sur le plan politique»?

**M. Broadbent:** Je me demande ce que je voulais dire. Les mots «sur le plan technique» signifient non pas que la proposition était foncièrement inadéquate du point de vue de l’ingénierie, mais plutôt qu’il fallait tenir compte des besoins des transporteurs.

Pour ce qui est des mots «sur le plan politique», laissez-moi aller un peu plus loin dans ma lecture pour voir si j’arrive à comprendre ce que vous voulez dire.

Tout ce dont je suis à peu près certain (je veux dire que je n’en suis pas convaincu), c’est qu’il ne s’agissait pas de la politique avec un grand «P». Mes propos n’étaient pas partisans. Je voulais dire...

**Le sénateur Kirby:** Je suppose... c’est d’accord.

[Texte]

**Mr. Broadbent:** I find it very embarrassing not to be able to tell you what I meant when I wrote that.

**Senator Kirby:** It stuck me as — I didn't understand it, frankly. I was just trying to understand exactly —

**Mr. Broadbent:** Oh, I'll tell you. Now it's coming back to me. I think it might well be political. I think it might well be. I mean obviously my memory is not 100 per cent on this, but it may well be — and others may be able to confirm or correct — but it may well be that when political masters heard of this they felt that it was so inadequate that politically it wouldn't be acceptable.

**Senator Kirby:** Just to finish off on the quick start option, as I understand it what was going to happen was that — forget whether it was \$47 million or \$96 million, there were a number of numbers banded around — there would be a quick start option under way and after that future development would depend on passenger load. Is that essentially correct?

**Mr. Broadbent:** Yeah.

**Senator Kirby:** Am I correct then in saying that unless the passenger load levels were very carefully negotiated, it would in fact be possible for the developers to have had this 57-year lease and spent no money at all beyond their initial quick start option because the trigger points were not reached? Would that have been a possibility?

**Mr. Broadbent:** If either the negotiators for the Crown had been stupid and incompetent or passenger growth in Pearson had absolutely stagnated, yes.

**Senator Kirby:** Well I'm not interested in imputing levels of intelligence to various people. Am I correct in saying that if the passenger levels had relatively — they don't even have to have stagnated — if we just didn't reach the trigger points, and am I correct in saying the developers would not have had to spend more money?

**Mr. Broadbent:** You're quite correct, and development wouldn't have taken place and the negotiation of the trigger point, senator, was of fundamental importance.

**Senator Kirby:** Okay. And I realize you're not the expert on whether the trigger points are right.

Mr. Chairman, my last topic, and I assume it's okay — we've sort of lost the Chairman. That's okay.

The last topic I want to talk about is the passenger facility charge.

**Mr. Broadbent:** Yeah.

**Senator Kirby:** Again for the record, particularly because Mr. Hession commented on it at some length yesterday as to why

[Translation]

**M. Broadbent:** Je suis très gêné de ne pouvoir vous éclairer sur ce que je voulais dire.

**Le sénateur Kirby:** Ces mots m'ont frappé... pour être tout à fait franc, je ne comprenais pas. J'essayais simplement de comprendre exactement...

**M. Broadbent:** Oh, je vais vous le dire. Cela me revient maintenant. Je pense que cela avait peut-être trait à la politique. Je pense que c'est possible. De toute évidence, mes souvenirs ne sont pas parfaits, mais il est possible (d'autres pourront peut-être confirmer mes dires ou les corriger), mais il est possible que les dirigeants politiques, au moment où ils ont entendu parler de ces mesures, aient jugé qu'elles étaient inadéquates au point de ne pas être acceptables sur le plan politique.

**Le sénateur Kirby:** Pour en finir avec les options prévoyant un démarrage rapide, on avait l'intention, si je comprends bien (et laissez tomber la distinction entre l'option à 47 millions de dollars ou à 96 millions de dollars, puisqu'on a brandi un certain nombre de chiffres) de retenir une option à démarrage rapide et de procéder à de futurs réaménagement, selon le volume de passagers. Est-ce essentiellement correct?

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ai-je raison de dire que, à moins que les niveaux de passagers n'aient été négociés avec le plus grand soin, les promoteurs auraient pu obtenir un bail de 57 ans et ne rien dépenser au-delà de l'option initiale prévoyant un démarrage rapide, les points déclencheurs n'ayant pas été atteints? Cela aurait-il été possible?

**M. Broadbent:** Si les négociateurs de la Couronne avaient été stupides et incompetents, ou que la croissance du nombre de passagers à Pearson avait pu demeurer parfaitement stagnante, oui.

**Le sénateur Kirby:** Eh bien, l'imputation d'un degré d'intelligence à diverses personnes ne m'intéresse nullement. Ai-je raison de dire que si le niveau de passagers était demeuré relativement (il n'avait pas même à demeurer stagnant), si les points déclencheurs n'avaient pas été atteints, ai-je raison de dire que les promoteurs n'auraient pas eu à dépenser plus d'argent?

**M. Broadbent:** Vous avez raison, et on n'aurait pas procédé au réaménagement. Sénateur, la négociation du point déclencheur revêtait une importance capitale.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Et je crois comprendre que vous n'êtes pas en mesure de dire si les points déclencheurs sur lesquels on s'est entendu étaient adéquats.

Monsieur le président, mon dernier sujet, et je tiens pour acquis que je peux aller de l'avant... nous avons pour ainsi dire perdu le président. Mais c'est bon.

Le dernier sujet que je voulais aborder a trait aux redevances d'installation passagers.

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Une fois de plus aux fins du compte rendu, et particulièrement parce que M. Hession s'est longuement



[Text]

he was adamantly against it, but can you tell me, again just for the record, explain the concept of a passenger facility charge?

**Mr. Broadbent:** A passenger facility charge is a charge made directly to the passenger. If you go through Vancouver, you buy a ticket, you turn it in. It is separate from the ticket you bought to get on the airplane.

Airlines, as you know, do pay rent for their use of terminals. Normally, their rent — I mean this is disguised within the ticket price. I mean ultimately the passenger pays.

I mean there are two ways of funding things; one is to make a deal with the airlines that rather than paying \$2.38, as you have been doing in Air Canada in Terminal 2, it will now be \$8.60, what Canadian is paying in Terminal 3; not overnight but we'll stagger it up. That's one way. And the other way, of course, is through some passenger facility charge and I think Mr. Hession pointed out yesterday some of the difficulties of doing that with the mixed operation of T3 and T1 and T2.

**Senator Kirby:** But nevertheless, in these negotiations you were negotiating a level of passenger facility charge; is that correct?

**Mr. Broadbent:** What I succeeded in doing in this — but this may well have changed later, and I'm not sure it didn't change during my time — but what I succeeded in doing at least in the first round on this was ensuring that there will be no request for a passenger facility charge before, I think it was, 1996.

**Senator Kirby:** Next year.

**Mr. Broadbent:** Well, next year now, but we're two years ago, senator, you know. This is 1993 we're talking about, so I mean it was going to be for three years, which was a critical period. They wouldn't be able to come to the government for a PFC and, of course, it could, by that stage, have been an LAA they'd be going to. So that was put off to the future.

**Senator Kirby:** Well, it isn't put off to the future in the sense that you gave them — sorry, I don't mean you personally in this sense, but the agreement gave them the authorization to have access to a passenger facility charge.

**Mr. Broadbent:** I'm speaking now, senator, of what I initially negotiated. I think the whole PFC business became changed and others —

**Senator Kirby:** I'm talking about when you were there.

**Mr. Broadbent:** The initial deal that I cut on this was that there would be no request for a PFC until 1996. Now, as I say, I think that got changed.

[Traduction]

expliqué hier sur les raisons de sa ferme opposition à de telles redevances, pouvez-vous nous expliquer la notion de redevances d'installation passagers?

**M. Broadbent:** Les redevances d'installation passagers sont directement imputées aux passagers. Si vous passez par Vancouver, vous achetez un billet que vous devez remettre. Il s'agit d'un billet distinct de celui que vous devez vous procurer pour monter à bord de l'avion.

Les compagnies aériennes, comme vous le savez, payent des frais de location pour l'utilisation des aérogares. Normalement, leur loyer fait partie du prix du billet. En bout de ligne, c'est toutefois le passager qui paye.

Il existe deux moyens de financement. Le premier consiste à s'entendre avec les compagnies aériennes. Ces dernières, plutôt que de payer 2,38 \$, comme l'avait fait Air Canada à l'aérogare 2, payeront maintenant 8,60 \$ comme Canadien à l'aérogare 3. L'augmentation sera progressive. Voilà l'une des façons de procéder. Bien entendu, l'autre a trait à l'imposition de redevances d'installation passagers, et je pense que M. Hession a montré hier certaines des difficultés qu'une telle mesure poserait dans le contexte de l'exploitation mixte de l'aérogare 3, d'une part, et des aérogares 1 et 2, d'autre part.

**Le sénateur Kirby:** Dans le cadre de ces négociations, vous avez néanmoins négocié des redevances d'installation passagers, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** De ce point de vue, ce que j'ai obtenu (mais tout a pu changer plus tard, et je ne suis pas certain que la situation n'a pas changé pendant que j'étais en poste), dans le cadre de la première ronde, tout au moins, c'est qu'aucune demande de redevances d'installation passagers ne serait présentée avant, je pense, 1996.

**Le sénateur Kirby:** L'année prochaine.

**M. Broadbent:** Oui, l'année prochaine par rapport à cette année, mais vous savez, sénateur, c'était il y a deux ans. Nous parlons maintenant de l'année 1993, si bien qu'il s'agissait d'une période de trois ans, c'est-à-dire d'une période critique. Une demande visant des redevances d'installation passagers n'a pu être présentée au gouvernement et, bien entendu, ils auraient peut-être dû s'adresser, à ce moment, à une AAL. La question avait donc été remise à plus tard.

**Le sénateur Kirby:** Eh bien, elle n'avait pas été remise à plus tard dans la mesure où vous leur avez donné... pardonnez-moi, je ne voulais pas vous viser personnellement, mais l'accord leur permettait d'accéder à des redevances d'installation passagers.

**M. Broadbent:** Sénateur, je parle maintenant de ce que j'ai négocié au départ. Je pense que toute la question des redevances d'installation passagers a été modifiée, et d'autres...

**Le sénateur Kirby:** Je parle de l'époque où vous étiez en poste.

**M. Broadbent:** L'accord initial que j'ai obtenu à ce propos était qu'aucune demande de redevances d'installation passagers ne serait présentée avant 1996. Maintenant, comme je l'ai dit, je pense que tout a changé.

[Texte]

**Senator Kirby:** Am I correct in the following kind of analysis; when you say that there was to be a passenger diversion guarantee so that, in effect, passengers couldn't leave Pearson and go elsewhere, while simultaneously, beginning in '96, or whatever, they are allowed — "they" being the company — is allowed to charge a passenger facility charge, have you not essentially absolutely left the travelling public in an impossible situation? On the one hand, they can't go anywhere else because the government won't allow diversion of traffic and, on the other hand, these people have effectively the right to tax — I use that in quotes, it's not a formal tax — but the right to charge people. Where is the consideration for the consumer in all this?

**Mr. Broadbent:** You were making the point earlier, senator — and I speak to you as my good friend — that you weren't a lawyer, but it seems to me that is the sort of argument that I would expect to be presented by counsel for either prosecution or the defence. I mean let me try and put it in some more neutral and objective context —

**Senator Kirby:** By the way, being acquainted with a lawyer has always been considered a liability rather than an asset in my mind, you should understand. Go ahead, sorry.

**Mr. Broadbent:** The PFC has to be seen in some context, because even post '96, as I recall, the developers could only come to the government for a PFC if they have been turned down by the airlines. Now, why would the airlines be reluctant to go along if they agreed that an improvement was needed and renovation was done? So it was really a fall-back position to give the government the protection that, if they got into a similar box again, and the airlines said, "Oh no, gosh, times are tough", or whatever, but the government, for whatever reason, felt that more development should take place, that they be able to invoke this and say, "Look, come to us with a PFC because we will approve it. We know better, this should go ahead, but in normal circumstances."

Now, to put the thing in the broadest possible terms, if you've got a facility of world-class standards — and that's what Mr. Bronfman wanted to do, Mr. Charles Bronfman, and that's what we tried to build in to ensure they did — if the airlines are satisfied that their needs are being met, and their needs are being met when the travelling public is happy. I mean airlines don't win customers by treating them like cattle. I mean they used to, but they don't now. They will switch, and they can switch in Toronto. If you prefer Terminal 3, they will go to the use of Terminal 3. So it's not a question of —

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Je vous propose une analyse, et vous me direz si j'ai raison. On a accordé des garanties visant le déroutement des passagers qui, dans les faits, interdisaient à ces derniers de quitter Pearson et d'aller ailleurs, tandis que, du même souffle, on permettait aux compagnies aériennes d'imposer, à compter de 1996 ou d'une autre date, des redevances d'installation passagers. Ce faisant, n'a-t-on pas placé le public voyageur dans une situation impossible? D'une part, les voyageurs ne peuvent aller ailleurs parce que le gouvernement n'autorise pas le déroutement du trafic et, d'autre part, les compagnies ont effectivement le droit d'imposer une «taxe» (je mets le mot entre guillemets parce qu'il ne s'agit pas d'une taxe officielle), mais elles ont le droit d'imposer des redevances. Comment a-t-on tenu compte des intérêts du consommateur dans tout cela?

**M. Broadbent:** Sénateur, vous avez déclaré un peu plus tôt (et je vous parle comme à un ami) que vous n'étiez pas avocat, mais il me semble que c'est là le genre d'argument que je m'attendrais à retrouver dans la bouche d'un procureur agissant pour le compte de la poursuite ou pour celui de la défense. Je vais essayer de situer les choses dans un contexte plus neutre et objectif...

**Le sénateur Kirby:** Soit dit en passant, le fait d'être associé à un avocat a toujours, dans mon esprit, constitué un inconvénient plutôt qu'un avantage, vous devriez le comprendre. Poursuivez, et je m'excuse.

**M. Broadbent:** On doit envisager les redevances d'installation passagers dans leur contexte parce que même après 1996, si je me souviens bien, les promoteurs ne pouvaient présenter une demande au gouvernement à cet égard que s'ils avaient essayé une fin de non-recevoir auprès des compagnies aériennes. Pourquoi les compagnies aériennes se seraient-elles montrées réticentes à cette idée si elles étaient convaincues que des améliorations s'imposaient, et que des rénovations étaient effectuées? Nous donnions donc au gouvernement une position de repli grâce à laquelle, s'il se retrouvait dans une situation analogue, et que les compagnies aériennes disaient: «Comme les temps sont durs», ou quoi que ce soit du genre, il aurait pu, à supposer que, pour une raison ou pour une autre, il soit convaincu de la nécessité de nouveaux aménagements, invoquer la mesure et dire: «Présentez-nous une demande de redevances d'installation passagers parce que nous l'approuverons. Nous savons mieux que quiconque que le projet devrait aller de l'avant, mais il devra suivre le cours normal des choses.»

Pour situer les choses dans le contexte le plus vaste possible, les installations de classe mondiale (et c'est ce que M. Bronfman entendait faire, c'est-à-dire M. Charles Bronfman, et c'est ce dont nous avons cherché à nous assurer), si les compagnies aériennes sont convaincues que leurs besoins sont satisfaits, et leurs besoins sont satisfaits lorsque le public voyageur est heureux. Les compagnies aériennes ne gagnent rien à traiter leurs clients comme du bétail. Elles en avaient l'habitude, mais elles ne le font plus maintenant. Les passagers peuvent changer de compagnie, et ils peuvent le faire à Toronto. S'ils préfèrent l'aérogare 3, ils y recourront. Il ne s'agit donc pas d'une question de...

[Text]

**Senator Kirby:** Isn't that what market forces are all about? I mean I get the sense in all of this that the objective was to get market forces and competition out of the business. I mean why shouldn't passengers have another option other than Pearson? Why shouldn't passengers be able to avoid a passenger facility charge and why shouldn't they have an option of seeking better service rather than being stuck in a situation where somebody has a monopoly? I'm 100 per cent with Mr. Hession's view that the monopoly situation was absolutely alien to what is desirable for consumers. I'm with him completely.

**Mr. Broadbent:** Well, I mean passengers do have a choice. I don't know how many still do it, but you can drive down to Buffalo and get a cheapy.

**Senator Kirby:** But under this system you couldn't go to Hamilton, you couldn't go to Buttonville, because the government couldn't divert them to there, or couldn't take policy action which led to a diversion is perhaps a better way to describe it.

**Mr. Broadbent:** I don't wish to seem to be poking fun, but the thought of a 747 that's going to fly to Hong Kong leaving from Buttonville —

**Senator Kirby:** Hamilton may not be such a bad diversion for those of us that go into Newark periodically.

In your opening remarks you concluded with a comment that sort of intrigued me because I happen to agree with the comment, but there's something I don't understand. Your comment essentially was — I think I wrote it down — in any negotiation you have to give something here in order to get something there. Like you have negotiated agreements, I absolutely understand that.

As I've listened to you this morning and read the material, I get the impression that we gave on the passenger diversion guarantee to give them a monopoly to protect them; we gave on the rental deferral; we gave on the passenger facility charge. What did we get?

**Mr. Broadbent:** We got a development that was going to take place under certain conditions that was going to have a prompt start made to dealing with the most critical problems at Pearson, that was, to a considerable extent, going to move in anticipation of projected increased passenger volume, that was going to preclude the repetition of that dreadful period in the late eighties when Terminal 1 was handling some two or three times the volume that it should be. We got, as far as I'm concerned, a good deal. I'm talking content.

**Senator Kirby:** But we gave away things — presumably we could have had all of the things you mentioned by accepting the proposal. My point is that I understand in the negotiation you gave away a bunch of stuff following the receipt of the proposal, things which were clearly in the company's favour, the

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** N'est-ce pas là le rôle des forces du marché? J'avais l'impression que tout l'exercice avait pour but d'exclure les forces du marché et la concurrence de tout le secteur. Pourquoi les passagers ne devraient pas avoir d'autres options que Pearson? Pourquoi les passagers ne pourraient-ils pas éviter des redevances d'installation passagers, et pourquoi n'auraient-ils pas la possibilité de rechercher un meilleur service, plutôt que de se retrouver coincés dans une situation de monopole? Je suis 100 p. 100 derrière M. Hession lorsqu'il affirme que la situation de monopole était absolument contraire aux intérêts des consommateurs. Je suis tout à fait derrière lui.

**M. Broadbent:** Eh bien, les passagers ont un choix. J'ignore combien d'entre eux le font encore, mais on pouvait se rendre à Buffalo et obtenir un vol à bon marché.

**Le sénateur Kirby:** Mais en vertu du système dont on parle, il n'aurait pu se rendre à Hamilton, ni à Buttonville, parce que le gouvernement n'était pas autorisé à y dérouter des passagers. On décrirait peut-être mieux la situation en affirmant qu'il ne pouvait prendre aucune mesure politique susceptible d'entraîner un déroutement.

**M. Broadbent:** Je ne veux pas donner l'impression de plaisanter, mais la pensée d'un 747 qui décollerait de Buttonville à destination de Hong Kong...

**Le sénateur Kirby:** Pour ceux d'entre nous qui se rendent périodiquement à Newark, Hamilton ne semble pas une si mauvaise solution de rechange.

Vous avez conclu votre déclaration liminaire par un commentaire qui m'a quelque peu intrigué, parce qu'il se trouve que je suis d'accord avec vous. Il y a toutefois un détail que je ne comprends pas. Essentiellement, vous avez dit (je pense que je l'ai noté quelque part) que toute négociation obligeait à jeter du lest pour réaliser des gains. C'est ce qui se produit dans les ententes négociées, je le comprends parfaitement.

En vous écoutant ce matin et en lisant les documents, j'ai eu l'impression que nous avions accordé les garanties visant le déroutement des passagers pour leur assurer un monopole visant à les protéger; nous leur avons accordé un loyer différé, nous leur avons accordé des redevances d'installation passagers. Qu'avons-nous obtenu?

**M. Broadbent:** Nous avons obtenu un réaménagement qui se serait effectué selon certaines modalités et qui aurait connu un début rapide, ce qui nous aurait permis de régler certains des problèmes les plus critiques présents à Pearson, c'est-à-dire que nous aurions pu, dans une grande mesure, agir en fonction de l'augmentation prévue du volume des passagers et éviter que ne se répète la terrible période au cours de laquelle, pendant les années 1980, l'aérogare 1 accueillait deux ou trois fois plus de passagers qu'elle aurait dû. En ce qui me concerne, nous avons conclu un bon accord. Sur le plan du contenu, s'entend.

**Le sénateur Kirby:** Mais nous avons fait des concessions... je suppose que nous aurions pu obtenir tout ce que vous avez mentionné en acceptant la proposition. Ce que je veux dire, c'est que si je comprends bien, vous avez, en cours de négociations, fait de nombreuses concessions après avoir reçu la proposition, des



[Texte]

developer's favour. All the things you described as having gotten back were things we already had because they were in the proposal.

**Mr. Broadbent:** Well, with respect, senator, I think you've got to be fairly careful here. I mean this fell under the category, financially at any rate, of a major Crown project. You know, you may award a contract for new submarines or for new fighter aircraft or whatever based on a proposal, but when you get — if it was just a question of saying, "Great, thanks very much, convert it into legal language, where do I sign?" these things would be over very quickly. I would think it is unknown for the negotiating stage, following the acceptance of a proposal and declaration of a winner, for there not to be significant matters to be discussed in getting to the contractual stage. And that is indeed what happened here, and I don't find that surprising.

**Senator Kirby:** So that while we can point to specific changes which clearly went in the developer's direction, it's not possible to point to specific changes which went in the government's direction, is that...?

**Mr. Broadbent:** I appreciate what you're trying to do and I'd probably be doing the same if I was sitting where you are with your role. I think what we did was ending up with a balanced approach. The proposer didn't get — let me tell you — they didn't get everything they wanted.

**Senator Kirby:** I'm sure that's true.

**Mr. Broadbent:** We can itemize the difference between their starting positions and where they ended up. I mean, you've made your point, it seems to me, is that the contract eventually departed significantly from the Paxport proposal, and I said, "Yeah, it did", because two companies formed a consortium and the situation changed because the government wanted some changes made.

**Senator Kirby:** Just one last question on the Air Canada issue because I was curious about something you said yesterday. In your discussions with Mr. Shortliffe, either before you took the job or right at the beginning, did he ever mention the guiding principles from Air Canada, you know, the ones which were subsequently discovered?

**Mr. Broadbent:** They certainly came up.

**Senator Kirby:** At the very beginning?

**Mr. Broadbent:** No, because I don't know whether — I mean I don't know why. I presume that you know what the clerk's job is like.

**Senator Kirby:** Do you think he would have known about the guiding principles?

**Mr. Broadbent:** I'm sure he did, I'm sure he did. I mean they were signed on his behalf by the then associate deputy minister and he would certainly have seen them.

[Translation]

concessions qui étaient manifestement dans l'intérêt de la société, dans l'intérêt du promoteur. Nous avions déjà tout ce que vous avez défini comme étant en notre faveur puisque tout cela figurait dans la proposition.

**M. Broadbent:** Avec tout le respect que je vous dois, sénateur, je pense que vous devez ici faire preuve de prudence. Du point de vue financier, tout cela relève d'un projet d'envergure de la Couronne. Vous savez, vous pouvez octroyer un contrat pour l'achat de nouveaux sous-marins, pour de nouveaux avions de chasse ou pour quoi que ce soit d'autre à la faveur d'une proposition, mais lorsqu'on en arrive... s'il s'agissait simplement de dire: «Très bien, merci beaucoup, rédigez le contrat et dites-moi où je dois signer», ce genre de chose serait rapidement conclu. À la suite de l'acceptation d'une proposition et de la déclaration d'un gagnant, je pense qu'il ne s'est jamais vu que, en cours de négociations, on n'aborde pas d'importantes questions pour en venir à la passation d'un marché. C'est ce qui s'est produit ici, et cela ne me surprend guère.

**Le sénateur Kirby:** Tandis que nous pouvons pointer du doigt les modifications précises clairement en faveur du promoteur, nous ne pouvons définir celles qui sont en faveur du gouvernement. Est-ce...?

**M. Broadbent:** Je comprends ce que vous tentez de faire et, si j'étais à votre place, je ferais probablement la même chose. Je pense que nous avons abouti à un résultat équilibré. Le promoteur n'a pas obtenu tout ce qu'il voulait, je puis vous en donner l'assurance.

**Le sénateur Kirby:** Je n'en doute pas.

**M. Broadbent:** Nous pourrions établir la liste des écarts entre sa position initiale et ce qu'il a obtenu en bout de ligne. Il me semble que vous avez clairement montré que le contrat était sensiblement différent de la proposition de Paxport, et je l'ai reconnu, puisque les deux sociétés ont formé un conglomérat et que la situation a changé, parce que le gouvernement souhaitait que des modifications soient apportées.

**Le sénateur Kirby:** Une dernière question à propos d'Air Canada parce qu'une de vos déclarations d'hier a piqué ma curiosité. Dans les pourparlers que vous avez eus avec M. Shortliffe, avant que vous n'entriez en fonction ou tout juste après votre entrée en fonction, a-t-il été question des principes directeurs provenant d'Air Canada, vous savez, ceux qu'on a découverts après coup?

**M. Broadbent:** Il en a certainement été question.

**Le sénateur Kirby:** Dès le départ?

**M. Broadbent:** Non, parce que je ne sais pas si... je ne sais pas pourquoi. Je pense que vous savez à quoi ressemble le travail du greffier.

**Le sénateur Kirby:** Pensez-vous qu'il aura été au fait des principes directeurs?

**M. Broadbent:** Je suis sûr que oui, sûr que oui. Ils ont été signés en son nom par le sous-ministre associé de l'époque, et il les aurait sûrement vus.

[Text]

**Senator Kirby:** So that the guiding principles which were established when he was the deputy — Mr. Shortliffe was the deputy —

**Mr. Broadbent:** By the way, may I just take —

**Senator Kirby:** — nevertheless sort of got lost until Justice found them? Is that a fair — or I think you said Justice found them.

**Mr. Broadbent:** That's the way — what other conclusion could I draw? It was Justice counsel that brought it to me, not anybody in the department.

**Senator Kirby:** Indeed at that time even the Secretary to the cabinet, who was no longer in the department, actually knew about the guiding principles because he'd been deputy when they were signed.

**Mr. Broadbent:** Yeah, and indeed Madam Labelle told me that she'd seen them at some stage.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman, that's all I have.

**Mr. Nelligan:** Just a point of identification; in document 8 that you were given by Senator Kirby, there is a printed page inserted in the middle of the material which has D-1-35 on the bottom of it. I understand that that is an excerpt from the proposal made by Paxport. It has their name at the bottom.

**Mr. Broadbent:** It certainly looks like that to me.

**Mr. Nelligan:** And I assume that it was put in there because that set out one of the key assumptions which relates to the questions you were asked, which is the first paragraph.

**Mr. Broadbent:** Forgive me. You're well ahead of me.

**Mr. Nelligan:** If you can just look at it, sir.

**Mr. Broadbent:** This is 4.4 you want me to have a look at?

**Mr. Nelligan:** That's right, yes.

**Mr. Broadbent:** I can see why you'd wish to draw my attention to that and I'm most grateful, counsel.

**Mr. Nelligan:** Having read it, have you any comment? This is page 529676.

**Mr. Broadbent:** My comment is that if I misled the committee I would apologize. Quite clearly Paxport, in its proposal, had dealt with the question that Senator Kirby was addressing in terms of diversions and whatnot.

**Mr. Nelligan:** So that it was one of the key assumptions in their proposal?

**Mr. Broadbent:** That would certainly appear to be the case, yes. I guess...

**Mr. Nelligan:** Now. If I may, to assist the senators —

**Mr. Broadbent:** Excuse me. It seems to me that while you, I and Senator Kirby know what —

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Ainsi donc, les principes directeurs établis à l'époque où il était sous-ministre... M. Shortliffe était le sous-ministre...

**M. Broadbent:** Soit dit en passant, puis-je prendre...

**Le sénateur Kirby:** ...principes directeurs qui sont demeurés égarés jusqu'à ce que le ministère de la Justice les retrouve? Ai-je raison, ou je pense que vous avez dit que c'est le ministère de la Justice qui les a retrouvés.

**M. Broadbent:** C'est ainsi... quelle autre conclusion aurais-je pu tirer? C'est un avocat du ministère de la Justice qui les a portés à mon attention, et non quelqu'un du ministère.

**Le sénateur Kirby:** À cette époque, même le secrétaire du Cabinet, qui ne travaillait plus au ministère, connaissait l'existence des principes directeurs parce qu'il était sous-ministre au moment où ils ont été signés.

**M. Broadbent:** Oui, et Mme Labelle m'a dit qu'elle les avait vus, à un moment ou à un autre.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président, j'ai terminé.

**M. Nelligan:** Seulement un point de clarification. Dans le document 8, qui vous a été remis par le sénateur Kirby, on trouve une page portant, en bas, le numéro D-1-35. Je crois comprendre qu'il s'agit d'un extrait de la proposition de Paxport. Leur nom figure en bas.

**M. Broadbent:** C'est certainement ce qu'il me semble.

**M. Nelligan:** Je suppose que la page y a été glissée parce qu'elle énonce l'une des hypothèses clés ayant trait aux questions qui vous ont été posées. Il s'agit du premier paragraphe.

**M. Broadbent:** Pardonnez-moi, mais vous m'avez perdu.

**M. Nelligan:** Monsieur, je vous prie de bien vouloir examiner le document.

**M. Broadbent:** Vous voulez que j'examine le paragraphe 4.4?

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Broadbent:** Je vois pourquoi vous avez tenu à attirer mon attention sur lui et je vous en suis fort reconnaissant, monsieur le conseiller.

**M. Nelligan:** Maintenant que vous l'avez lu, avez-vous un commentaire à formuler? Il s'agit de la page 529676.

**M. Broadbent:** Si j'ai induit le comité en erreur, je m'en excuse. De toute évidence, Paxport, dans sa proposition, s'était penché sur la question relative aux détournements et à tout le reste à laquelle le sénateur Kirby s'est intéressé.

**M. Nelligan:** Il s'agissait donc de l'une des hypothèses clés de la proposition?

**M. Broadbent:** C'est certainement ce qu'il me semble, oui. Je pense...

**M. Nelligan:** Bon, si je puis me permettre, pour aider les sénateurs...

**M. Broadbent:** Excusez-moi. Il me semble que si le sénateur Kirby, vous et moi savons que...

[Texte]

**Mr. Nelligan:** Yes. Would you read the paragraph please and explain —

**Mr. Broadbent:** Would you like to, Counsel? I mean I don't need to explain. I wouldn't mind a break just to look at some other papers.

**Mr. Nelligan:** Read the paragraph and then tell me what you think it means.

**Mr. Broadbent:** Oh, sorry, I thought you were going to read it into the record.

**Mr. Nelligan:** I was asking you. I'd be glad to.

**Mr. Broadbent:** It would give me a break.

**Senator Tkachuk:** I'll read it. Can somebody read the thing?

**Senator Kirby:** I'm not sure what paragraph we're reading.

**Mr. Broadbent:** 4.4.

**Mr. Nelligan:** It reads:

All projections are based on the assumption that Lester B. Pearson International Airport will for the term of the Ground Lease and any renewals thereof remain the principal international airport of Southern Ontario and until such time as the full capacity of all terminal buildings and runways is achieved the Government of Canada shall undertake not to take any action to divert air traffic from the Airport and when full capacity is reached will divert only excess traffic to other airports.

**Mr. Broadbent:** I really thank you for pointing that out. That was the basis. We negotiated around that, but the principle had been established in the proposal.

**Mr. Nelligan:** The other matter, if I can walk you through, is the memorandum to Madam Labelle, and I'm not quite sure what the document number is there, but it was the one that you sent her, I believe, rather late at night one night in May.

**Mr. Broadbent:** I'm sorry, I don't have any copies of this.

**Senator Kirby:** And I don't know what we're talking about either.

**Mr. Nelligan:** It's the one we talked about yesterday.

**Senator Kirby:** That doesn't help because only Marjory had it. I just don't know what it is.

**Mr. Nelligan:** It's already been in. It's, I believe, page 23554 in sequence.

**Mr. Broadbent:** Could the clerk please...

**Mr. Nelligan:** Could you send your copy up. I'm not going to read the document into the record.

[Translation]

**M. Nelligan:** Oui. Voudriez-vous lire le paragraphe, je vous prie, et expliquer...

**M. Broadbent:** Voudriez-vous le faire, monsieur le conseiller? Je n'ai rien à expliquer. J'aimerais bien pouvoir m'arrêter quelques instants pour examiner d'autres documents.

**M. Nelligan:** Lisez le paragraphe et dites-moi ce que, à votre avis, il signifie.

**M. Broadbent:** Oh, excusez-moi, je pensais que vous alliez en faire la lecture aux fins du compte rendu.

**M. Nelligan:** Je vous proposais de le faire vous-même. Je m'en chargerai volontiers.

**M. Broadbent:** Cela me procurera un répit.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vais le lire. Quelqu'un peut-il lire ce passage?

**Le sénateur Kirby:** Je ne sais même pas quel paragraphe nous allons lire.

**M. Broadbent:** 4.4.

**M. Nelligan:** On lit:

Toutes les projections sont fondées sur l'hypothèse selon laquelle l'aéroport international Lester B. Pearson demeurera, pour toute la durée du bail foncier ainsi que pour tout renouvellement de celui-ci, le principal aéroport international du sud de l'Ontario. Jusqu'à ce que tous les immeubles aéroportuaires et toutes les pistes ne soient exploitées à capacité, le gouvernement du Canada ne mettra en oeuvre aucune mesure ayant pour effet de dérouter le trafic aérien de l'aéroport. Une fois l'aéroport exploité à capacité, seul le trafic excédentaire sera dérouter vers d'autres aéroports.

**M. Broadbent:** Je tiens sincèrement à vous remercier d'avoir soulevé ce point. Nous avons négocié autour de ce point, mais le principe avait été établi dans la proposition.

**M. Nelligan:** L'autre question, permettez-moi de vous orienter, a trait à la note de service adressée à Mme Labelle, et je ne suis pas certain du numéro du document, mais il s'agit de la note de service que vous lui avez fait parvenir assez tard la nuit, je crois, en mai.

**M. Broadbent:** Excusez-moi, mais je n'ai pas en main de copie de ce document.

**Le sénateur Kirby:** Et je ne sais pas de quoi nous parlons.

**M. Nelligan:** Il s'agit de la note de service dont nous avons parlé hier.

**Le sénateur Kirby:** Voilà qui ne nous est d'aucun secours, puisque seule Marjory avait le texte en main. Je ne sais pas de quoi il s'agit.

**M. Nelligan:** La note de service a déjà fait partie des documents. Il s'agit, je pense, de la page 23554 dans l'ordre.

**M. Broadbent:** Le greffier pourrait-il...

**M. Nelligan:** Pourriez-vous nous faire parvenir votre copie. Je ne vais pas lire le document aux fins du compte rendu.



[Text]

**Senator Kirby:** I understand.

**Senator LeBreton:** I have extra copies.

**Mr. Broadbent:** I'm a little confused here. Here I have in my hands a document that came through normal Justice channels to the committee.

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Broadbent:** You have in your hands, Counsel, an unexpurgated version of that.

**Mr. Nelligan:** That's right, which I thought was just provided to you.

**Mr. Broadbent:** No, I've got the expurgated version.

**Mr. Nelligan:** Would you please give the witness the —

**Senator LeBreton:** I'm very interested in what's missing.

**Mr. Broadbent:** Counsel, before you begin — I see, so this has also got a document number on it. Might I ask the source?

**Mr. Nelligan:** That came from the litigation proceedings, sir.

**Mr. Broadbent:** This came from the litigation proceedings?

**Mr. Nelligan:** Yes, and this came through the Department of Justice.

**Mr. Broadbent:** Thank you. I'm with you sir.

**Mr. Nelligan:** They appear to be the same document subject to certain brackets.

**Mr. Broadbent:** Yes.

**Mr. Nelligan:** All I want to ask you, sir, is if you can look at the original copy and ask us whether the expurgated parts referred in some way to the frustrations that you described to the committee yesterday.

**Mr. Broadbent:** I'm going to let you lead me through this without comment, Counsel. The answer is yes.

**Mr. Nelligan:** Yes. And that you sent a copy of that memo to Dr. Labelle?

**Mr. Broadbent:** No.

**Mr. Nelligan:** You didn't send it to Dr. Labelle?

**Mr. Broadbent:** No.

**Mr. Nelligan:** If you look at the covering — look at the covering sheet, sir.

**Senator Jessiman:** See, "copy to Huguette Labelle, Deputy Minister".

**Mr. Broadbent:** What I did is this is a memorandum I composed at home about 11 o'clock one night. I went in to see Madam Labelle first thing the next morning and I showed it to her and let her read it. And I said, "Huguette, I'm not going to send that but them's my feelings." She said, "Thank you, David, I understand", and that was the end of it. Obviously it ended on file, so — everything ends on file. It's a very uncomfortable experience. You let me through without commentary, but you try

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Je comprends.

**Le sénateur LeBreton:** J'ai en main des copies additionnelles.

**M. Broadbent:** Ici, je suis un peu perdu. J'ai en main un document qui est parvenu au comité par les voies normales du ministère de la Justice.

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Broadbent:** Vous avez en main, monsieur le conseiller, une version non censurée du document.

**M. Nelligan:** C'est vrai, et je pensais qu'on venait tout juste de vous en faire parvenir une copie.

**M. Broadbent:** Non, je n'ai que la version censurée.

**M. Nelligan:** Auriez-vous l'amabilité de donner au témoin la...

**Le sénateur LeBreton:** Ce qui manque m'intéresse vivement.

**M. Broadbent:** Monsieur le conseiller, avant que vous ne commenciez, je vois, le document porte donc lui aussi un numéro. Puis-je en demander la source?

**M. Nelligan:** Le document est issu des procédures judiciaires, monsieur.

**M. Broadbent:** Il provient des procédures judiciaires?

**M. Nelligan:** Oui, et il nous a été communiqué par le ministère de la Justice.

**M. Broadbent:** Merci. Je comprends, monsieur.

**M. Nelligan:** On dirait qu'il s'agit dans les deux cas du seul et même document, à quelques parenthèses près.

**M. Broadbent:** Oui.

**M. Nelligan:** Tout ce que je vous demande, monsieur, c'est d'examiner l'original et de nous dire si les parties censurées renvoient d'une façon ou d'une autre aux frustrations que vous avez évoquées hier devant le comité.

**M. Broadbent:** Monsieur le conseiller, je vais vous laisser m'interroger à ce sujet sans faire de commentaires. La réponse est oui.

**M. Nelligan:** Oui. Vous avez expédié une copie de cette note de service à Mme Labelle?

**M. Broadbent:** Non.

**M. Nelligan:** Vous ne l'avez pas fait parvenir à Mme Labelle?

**M. Broadbent:** Non.

**M. Nelligan:** Examinez la page de garde. Faites-le, monsieur.

**Le sénateur Jessiman:** Vous voyez, on lit: «copie à Huguette Labelle, sous-ministre».

**M. Broadbent:** Voici ce qui s'est produit. J'ai rédigé cette note de service à la maison, un soir, vers 23 h. À la première heure, je me suis rendu dès le lendemain chez Mme Labelle, je lui ai montré la note de service et je lui ai demandé de la lire. Puis, je lui ai dit: «Huguette, je ne vais pas expédier cette note, mais voilà comment je me sens.» Elle a dit: «Merci, David, je comprends», et il n'en a plus été question. De toute évidence, la note s'est retrouvée dans les dossiers, tout se retrouve dans les dossiers. Je

[Texte]

to manage something like this and then suddenly you find yourself in a goldfish bowl.

**Mr. Nelligan:** All I'm asking you, sir, is when did you have this conversation with Ms Labelle?

**Mr. Broadbent:** The following morning.

**Mr. Nelligan:** Which would have been May 14th?

**Mr. Broadbent:** Somewhere around then. I can't be precise.

**Mr. Nelligan:** Did you subsequently discuss the subject matter of that report with anyone else?

**Mr. Broadbent:** Of this report?

**Mr. Nelligan:** Yes, the frustrations you mentioned in the report.

**Mr. Broadbent:** I'm sorry, are you talking about this document, Counsel?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Broadbent:** Undoubtedly my staff, in the little team I had, would have seen this, but, you know, there are photocopies. I don't know what happens.

**Mr. Nelligan:** In any event, the frustrations which are referred to in the report, did you ever discuss them with anyone at a higher level?

**Mr. Broadbent:** Obviously, I mean I discussed them with Madam Labelle.

**Mr. Nelligan:** Anyone else?

**Mr. Broadbent:** I wasn't in any level. Madam Labelle was in my client.

**Mr. Nelligan:** I'm sorry. I'll be direct. Did you discuss it with Mr. Shortliffe?

**Mr. Broadbent:** Yes.

**Mr. Nelligan:** How much longer after the time you discussed it with Ms Labelle?

**Mr. Broadbent:** Oh, I couldn't tell you. I mean, quite frankly, I'm not even sure — wait a sec. Yeah, I'll tell you what I did because I have some of my own files here. This is a cover. "For Bill Rowat from David Broadbent" — this is in my hand — "Bill, for your info and at your discretion that of Ian and Glen, 12 pages including this one." And this was one of the documents that I sent to Mr. Rowat and Mr. Rowat was then the senior official in PCO who was carrying this file.

**Mr. Nelligan:** All right, fine.

**Mr. Broadbent:** So I don't know whether Mr. Shortliffe saw this or not, but what I wanted to do was to let PCO know the kind of problems and conditions that we were dealing with; not on a personal basis but the things that had to be resolved.

[Translation]

me sens très mal à l'aise. J'ai répondu à vos questions sans faire de commentaires... j'ai tenté d'accomplir quelque chose et voilà que je me trouve exposé à la vue de tous.

**M. Nelligan:** Tout ce que je vous demande, monsieur, c'est de me dire quand vous avez eu cette conversation avec Mme Labelle?

**M. Broadbent:** Le lendemain matin.

**M. Nelligan:** C'est-à-dire le 14 mai?

**M. Broadbent:** À peu près à cette époque. Je ne peux le préciser.

**M. Nelligan:** Avez-vous par la suite abordé avec qui que ce soit le contenu de ce rapport?

**M. Broadbent:** De ce rapport?

**M. Nelligan:** Oui, c'est-à-dire les frustrations que vous avez évoquées dans le rapport.

**M. Broadbent:** Je m'excuse, monsieur le conseiller. Faites-vous référence à ce document-ci?

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Broadbent:** De toute évidence, un des membres de la petite équipe dont je disposais a vu le document, mais, vous savez, il y a des photocopies. Je ne sais pas ce qui s'est produit.

**M. Nelligan:** Quoi qu'il en soit, avez-vous discuté des frustrations auxquelles vous faites référence dans le rapport avec une personne occupant un poste plus élevé?

**M. Broadbent:** De toute évidence, j'en ai parlé avec Mme Labelle.

**M. Nelligan:** Quelqu'un d'autre?

**M. Broadbent:** Je ne faisais pas partie de la hiérarchie. Mme Labelle était ma cliente.

**M. Nelligan:** Excusez-moi. Je serai direct. En avez-vous parlé avec M. Shortliffe?

**M. Broadbent:** Oui.

**M. Nelligan:** Combien de temps après que vous en avez parlé avec Mme Labelle?

**M. Broadbent:** Oh, je ne saurais vous dire. Pour être tout à fait franc, je ne suis même pas certain — attendez un moment. Oui, je pourrai vous dire ce que j'ai fait parce que j'ai ici certains de mes propres dossiers. Il s'agit d'une page de garde. «De David Broadbent à Bill Rowat» (c'est écrit de ma main), «Bill, à titre d'information pour toi et pour Ian et Glen, voici 12 pages y compris celle-ci. Je laisse le tout à votre discrétion.» C'est l'un des documents que j'ai fait parvenir à M. Rowat, et M. Rowat était le cadre du BCP chargé du dossier.

**M. Nelligan:** Très bien, d'accord.

**M. Broadbent:** Je ne sais donc pas si M. Shortliffe a vu ceci ou non, et je ne cherchais qu'à mettre le BCP au courant de la situation et des problèmes auxquels nous étions confrontés. Il s'agissait non pas de questions personnelles, mais de problèmes à résoudre.

[Text]

**Mr. Nelligan:** Exactly. And when was it sent in relation to the transfer of Mr. Barbeau from the department?

**Mr. Broadbent:** I really don't remember. I mean Mr. Barbeau, I think you were told, was sent on gardening leave.

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Broadbent:** That was incidental, as far as I was concerned.

**Mr. Nelligan:** Those are all my questions.

**Senator LeBreton:** When I get around to my questioning, are you saying then I can question Mr. Broadbent on this?

**Mr. Nelligan:** All I'm saying is that you know enough already, you don't have to ask any more questions.

**Senator LeBreton:** I didn't have a chance, from delivering the document from you down to Mr. Broadbent, I don't have this.

**Mr. Broadbent:** I don't want to make life exceptionally difficult for people, but the blotting out of whole paragraphs — and I can well understand — perhaps there is a Justice rule — no, there can't be because they left my thank you in. Within the middle of that first paragraph — just to put this on the record — a parenthetical comment, "Indeed, my understanding with the Deputy Minister, from the acceptance of this assignment, was that special arrangements would be needed to ensure that the staff system provided exceptionally fast support", end of parenthesis, end of quote.

Now, I don't think that is anything to do with any individual.

**Senator LeBreton:** That's right.

**Mr. Broadbent:** You've read this, counsel.

**Mr. Nelligan:** All I'm asking you, sir, if you think there's anything else that is not personal, or would you like to refer to it now?

**Mr. Broadbent:** No, I don't think I would, because I'm going to be equally cautious, counsel. You yourself, or you have available to you, experts in the Freedom of Information Act, protection of privacy and all that good stuff, and I know the *les pièges*, the minefield you can walk into there. So seeing you have from one source, namely the litigation section, this document, and you have from another source the expurgated version, surely the committee can go to somebody who is independent and knowledgeable — I mean another member of the Royal Ottawa Golf Club, Bruce Phillips, if you want, someone — and say, "Hey, does this pass? Is it legitimate to have excluded this on the grounds of protecting personal information?"

**Senator LeBreton:** That was my question this morning.

[Traduction]

**M. Nelligan:** Exactement. À quel moment a-t-il été expédié par rapport à celui où M. Barbeau a été muté du ministère?

**M. Broadbent:** Je ne m'en souviens pas. Je pense qu'on vous a dit que M. Barbeau était en «congé de jardinage».

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Broadbent:** En ce qui me concerne, il s'agit d'un détail accessoire.

**M. Nelligan:** Je n'ai plus de questions.

**Le sénateur LeBreton:** Lorsque mon tour viendra de poser des questions, pourrais-je poser des questions à M. Broadbent sur ceci?

**M. Nelligan:** Ce que je dis, c'est que vous en savez déjà assez et que vous n'avez pas à poser plus de questions.

**Le sénateur LeBreton:** Parce que j'ai fait parvenir le document à M. Broadbent par votre entremise, je n'ai pas eu la chance... je n'ai pas ceci.

**M. Broadbent:** Je ne cherche pas à vous compliquer indûment la vie, mais la censure de paragraphes tout entiers (et je peux bien comprendre), peut-être y a-t-il une règle du ministère de la Justice... non, c'est impossible puisqu'ils ont omis de censurer mes remerciements. Au milieu de ce premier paragraphe, on trouve un commentaire entre parenthèses que je lis aux fins du compte rendu: «Au moment où j'ai accepté cette affectation, la sous-ministre et moi nous étions entendus pour que des accords particuliers soient conclus pour que les employés puissent nous assurer un soutien exceptionnellement rapide». Fin de la parenthèse, fin de la citation.

Je ne crois pas que ce passage ait quoi que ce soit à voir avec qui que ce soit.

**Le sénateur LeBreton:** C'est juste.

**M. Broadbent:** Monsieur le conseiller, vous avez lu ceci.

**M. Nelligan:** Monsieur, tout ce que je vous demande, c'est si vous pensez qu'il y a autre chose de non personnel, ou aimeriez-vous aborder ceci maintenant?

**M. Broadbent:** Non, je ne le crois pas, parce que, monsieur le conseiller, je ferai preuve d'une prudence tout aussi grande. Vous êtes vous-même un spécialiste de la Loi sur l'accès à l'information, la protection de la vie privée, toutes choses excellentes, ou vous pouvez compter sur les services de spécialistes, et je connais les pièges, les champs de mines dans lesquels on peut s'aventurer. Comme vous avez une source, nommément la section du contentieux, qui vous a fourni ce document, et une autre source, qui vous a fourni la version censurée, le comité peut sans aucun doute s'adresser à une partie indépendante et aguerrie (un autre membre du club de golf Royal d'Ottawa, Bruce Phillips, si vous voulez, quelqu'un) et dire: «Cela est-il admissible? Est-il légitime d'exclure ce document aux fins de la protection des renseignements personnels?»

**Le sénateur LeBreton:** Voilà la question que je posais ce matin.



[Texte]

**Mr. Broadbent:** I will quickly add that there is a concluding sentence in this that could be construed as personal criticism from me of Mr. Barbeau. And that I think would meet the test, but not the earlier stuff in that paragraph, in my humble judgment.

**Mr. Nelligan:** Carry on.

**The Chairman:** Senator Kirby, your assistant left this document. It's May 18, '93. It says 13 at the top. Will that help you; 828. Have you referred to that?

**Senator Kirby:** It got into a technical issue on numbers that the witness said he couldn't use. So I in fact had distributed a couple of documents and then didn't refer to them specifically because they dealt with issues that the witness had said — I don't know what 13 is, I'll have to look and see what 13 is, but I did not refer to all —

**The Chairman:** Mr. Broadbent, you mean?

**Senator Kirby:** Yes.

**The Chairman:** Here we are, s. 23, as I understand it —

**Senator Kirby:** I see. If your question is did I use it, I didn't use it.

**The Chairman:** I was waiting for you to bring it up because I was going to say we're not going to even receive it. It's all whited out; every second paragraph is whited out under section 23, which I understand is solicitor-client privilege. Would you give us an explanation of that?

**Mr. Nelligan:** I can't give any explanation, but I can seek one from the department.

**The Chairman:** This is — all right.

**Senator Kirby:** The answer is I hadn't referred to it.

**The Chairman:** Senator Tkachuk.

**Senator Tkachuk:** Okay, Mr. Broadbent, I just want to ask a number of questions on the time period that you were there, and I'm trying to put this thing in a bit of a perspective of what has transpired today. You're an important witness to us. We have this process that we've been dealing with and I want to sort of go through it a little bit before I start.

In 1985 we have the deregulation of transport industries, which is a policy paper of the federal government. We had the beginning of the, shall I say, the use of the private developers in airport policy with the request for expressions of interest in Terminal 3. We had the newer airport policy in 1987. We had the government announced that they were going to seek private sector involvement in 1990, October. We had the request for proposals in March of 1992, seventeen months after. We had the announcement in December of 1992 that Paxport had submitted the best proposal, subject to certain conditions.

[Translation]

**M. Broadbent:** Je m'empresse d'ajouter qu'on trouve, dans la conclusion du document, une phrase qui pourrait être interprétée comme une critique personnelle adressée par moi à M. Barbeau. À mon avis, ce passage répondrait au critère, mais pas ce qu'on retrouve plus haut dans le paragraphe.

**M. Nelligan:** Poursuivez.

**Le président:** Sénateur Kirby, votre adjoint a laissé ce document. Il est daté du 18 mai 1993. Le numéro 13 figure en haut. Cela vous aide-t-il; 828. Y avez-vous fait allusion?

**Le sénateur Kirby:** Le document a trait à une question technique relative aux chiffres, que le témoin s'est dit incapable d'aborder. En fait, j'avais distribué deux ou trois documents, et je n'y ai pas fait référence de façon précise parce qu'ils avaient trait à des questions dont le témoin avait dit... je ne sais pas ce qu'est le numéro 13, je vais y jeter un coup d'oeil pour voir ce qu'est le numéro 13, mais je n'ai pas fait référence à tout...

**Le président:** Monsieur Broadbent, vous voulez dire?

**Le sénateur Kirby:** Oui.

**Le président:** Nous y voilà. Il s'agit de l'article 23, si je comprends bien...

**Le sénateur Kirby:** Je vois. Si vous voulez savoir si j'ai fait appel à ce document, la réponse est non.

**Le président:** J'attendais que vous fassiez allusion au document parce que j'allais dire que nous n'allions pas même l'accueillir. Il est entièrement censuré; un paragraphe sur deux est censuré en vertu de l'article 23, qui a trait, si je comprends bien, au secret professionnel de l'avocat. Pourriez-vous nous fournir une explication à ce sujet?

**M. Nelligan:** Je ne peux vous en fournir aucune, mais je peux me renseigner auprès du ministère.

**Le président:** Cela est... très bien.

**Le sénateur Kirby:** La réponse est que je n'y ai pas fait appel.

**Le président:** Sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur Broadbent, je veux seulement vous poser un certain nombre de questions à propos de la période où vous avez été en poste, et je vais tenter de le faire en tenant compte de ce qui a été dit aujourd'hui. Vous êtes pour nous un témoin important. Nous sommes confrontés à ce problème et, avant de débiter, je tiens à le passer brièvement en revue.

En 1985, nous assistons à la déréglementation de l'industrie du transport. Il s'agit d'un document de politique du gouvernement fédéral. Nous assistons également aux premiers balbutiements, comment dire, du recours aux promoteurs privés dans le domaine de la politique aéroportuaire avec l'émission d'une demande d'expression d'intérêt pour l'aérogare 3. La politique aéroportuaire la plus récente a été adoptée en 1987. En octobre 1990, le gouvernement a annoncé son intention de solliciter la participation du secteur privé. La demande de propositions est venue en mars 1992, soit 17 mois plus tard. En décembre 1992, on a annoncé que Paxport avait présenté la meilleure proposition, sous réserve de certaines modalités.

[Text]

I'm repeating this for my own reason, as well as others, to show that this was an evolving process, that it wasn't that someone got up in the morning and said, "I'm going to do this", and that's why we're all here.

So we ended up in December, and then we had Mr. Hession and yourself to talk about — Mr. Hession to talk about Paxport, yourself to talk about the contract, which is a very, very important part of this process; the negotiation with the winner, shall we say, or whoever was left over.

And you told us yesterday that the deal that you and your team negotiated to the time you were there was clean — squeaky clean I think your words were — was a good deal for the people of Canada, and you said it with some emotion, and that the only delay was due to the critical information being withheld by Transport Canada officials, and that no politician or lobbyist was sort of hanging around you influencing your decision. I think from my own point of view, and my own prejudiced point of view, that's what you said.

**Mr. Broadbent:** With one correction. I think it's broadly correct, but the correction is, senator — and I think you'll readily recognize it — that the problem created by the document promising the lease of 40 years was a thing that caused difficulties.

**Senator Tkachuk:** That's what I was referring to.

**Mr. Broadbent:** There were other problems, but I could handle those, but that induced delay because that had to be sorted out.

**Senator Tkachuk:** Okay. I understand you're a mathematician and Senator Kirby is a mathematician. I'm not a mathematician, so I'm going to try and sort through some of these issues here that were discussed.

I want to bring up one more thing before we start so we're all clear. The inquiry was partly as a result that politics were involved. You know, 35 per cent of the Paxport group was made up of Matthews Group, and then there were a number of others; Allders, CIBC, Wood Gundy, Ellis-Don, Bracknell, AGRA, NORR and Sunquest Vacations. I don't know what their politics are, but I do know — and I don't have to tell anybody here — what the politics of Claridge are and, gee whiz, I notice that when we're negotiating this thing we have Claridge and we have Matthews Group being, I think, 17.6 per cent as part of the partnership of the new Pearson Development Corporation, T1T2, with Claridge holding the majority partnership. And there seemed to be no resistance from the government in having them as part of the consortium. As a matter of fact there have been allegations made in the paper that maybe the government had something to do with bringing them in.

You can't have it both ways; you can't prejudice a contract to someone who is of your own political party but then not prejudice a contract — why would they give to one and then why would

[Traduction]

Si je répète tout cela, c'est pour mes propres raisons, ainsi que pour celles d'autres personnes. Je cherche à montrer qu'il s'est agi d'un processus évolutif, et que personne ne s'est levé un beau matin en disant: «Voici ce que je vais faire», et c'est pourquoi nous sommes tous ici.

Nous nous sommes donc retrouvés en décembre, et nous avons discuté avec M. Hession et avec vous... M. Hession nous a parlé de Paxport, et vous nous avez parlé du contrat, qui, dans ce processus, revêt une très, très grande importance, ou de la négociation avec le gagnant, dirons-nous, ou le dernier soumissionnaire.

Hier, vous nous avez dit que l'accord que votre équipe et vous avez négocié à l'époque où vous étiez en poste était irréprochable (au-delà de tout soupçon, avez-vous dit, je pense), qu'il s'agissait d'un bon accord pour les Canadiens, et vous l'avez dit non sans une certaine émotion. Vous avez ajouté que le seul retard était imputable aux données critiques retenues par les hauts fonctionnaires de Transports Canada, et qu'aucun politicien ni lobbyiste ne rôdait autour de vous pour tenter d'influencer votre décision. De mon point de vue personnel, de mon point de vue personnel subjectif, je pense que c'est ce que vous avez dit.

**M. Broadbent:** À un détail près. Je pense que votre compte rendu est exact dans l'ensemble, mais la correction que j'apporterai, sénateur (et je pense que vous en conviendrez volontiers), c'est que nous avons éprouvé des difficultés avec le document promettant un bail d'une durée de 40 ans.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce à quoi je faisais allusion.

**M. Broadbent:** Il y avait d'autres problèmes, mais j'étais en mesure de les régler. Celui-ci a toutefois entraîné un retard, parce qu'on a pu le démenter.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je crois comprendre que vous êtes mathématicien, et le sénateur Kirby est mathématicien. Quant à moi, je ne le suis pas, de sorte que je vais tenter de clarifier certaines des questions abordées ici.

Avant de commencer, je tiens à clarifier un autre détail pour être certain que nous nous comprenons bien. L'enquête, la présente enquête découle en partie de l'entrée en scène de la politique. Vous savez, le groupe Matthews constituait 35 p. 100 du groupe Paxport, puis il y avait un certain nombre d'autres parties: Allders, la CIBC, Wood Gundy, Ellis-Don, Bracknell, AGRA, NORR et Sunquest Vacations. Je ne connais pas leurs allégeances politiques, mais, comme toutes les personnes présentes ici, je connais celles de Claridge et, mon Dieu, je constate que, au moment des négociations, Claridge et Matthews Group comptaient pour 17,6 p. 100, je pense, de la société en nom collectif que constituait la nouvelle société de développement des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Pearson, Claridge détenant la participation majoritaire. Et le gouvernement ne semble avoir offert aucune résistance à la présence de ce groupe au sein du conglomérat. On a même insinué dans les journaux que le gouvernement avait contribué à leur inclusion.

On ne peut faire une chose et son contraire. On ne peut accorder un contrat à l'un de ses alliés politiques, mais non à... pourquoi l'accorderaient-ils à l'un et pourquoi ne diraient-ils pas:

[Texte]

they not say, "Oh no, we don't want these other people involved because they're Liberals." If you're going to play this game, I think you have to play it with some consistency.

So I just wanted to point a few of those things out and I'm going to get to a few things here. I know I made a long sort of little prelude here, and this is unusual for me, but I'm trying to sum up because we're into another stage. We're into the contract being given out on concern conditions and we now have the negotiation of that contract — or the proposal being won, and now we have negotiation of the contract, which is not an unusual — this is what normally happens, is it not, after a call for proposal? It's yes?

**Mr. Broadbent:** Yes, sorry, yes.

**Senator Tkachuk:** Okay. I want to get to the deferral of rent because it was almost implied that this — I think you were clear as to why this deferral took place. The government wanted immediate construction; they wanted these problems solved right now, outside of the timeframe that was originally contemplated, and they wanted to protect the airlines. But let's make it clear; the deferral of rent was simply a deferral of rent. The development corporation had to pay the government back, did it not?

**Mr. Broadbent:** Yeah.

**Senator Tkachuk:** So it wasn't a giveaway, it was more — well, it was what you say in business, you defer the rent for a while. It's like when someone moves into a building they say, "Well, we'll defer the rent for the first three months and we'll charge you more later on." Is that not correct; is that not what happened here?

**Mr. Broadbent:** I think the analogy is as reasonably accurate as analogies usually are, senator.

**Senator Tkachuk:** For a non-mathematician it's pretty darn good.

And there was interest on that deferral, was there not?

**Mr. Broadbent:** I believe there was.

**Senator Tkachuk:** Do you know what that interest was?

**Mr. Broadbent:** No, I don't, but you will have technical people who can cover that.

**Senator Tkachuk:** Okay. So I wanted to make that clear that this was not a subsidy, this was a deferral for a later time for that money to be paid back.

I wanted to talk a little bit about competition and the fee, the passenger fee. The contract with Pearson Development Corporation and the government is based on certain assumptions, is it not; the assumption that there will be planes flying, for example?

**Mr. Broadbent:** Yes.

[Translation]

«Oh, non, nous ne voulons pas de la présence des autres parce qu'ils sont libéraux.» Si on veut jouer à ce jeu, je pense qu'on doit le faire avec une certaine constance.

Je voulais simplement soulever quelques-uns de ces points, et je vais revenir sur quelques-uns d'entre eux. Je sais que j'ai fait une sorte de long préambule, ce qui est inhabituel pour moi, mais j'essaie de récapituler parce que nous abordons une nouvelle étape. Nous en sommes maintenant au stade de l'octroi d'un contrat à certaines conditions et aux négociations entourant ce contrat, ou encore, la proposition a été retenue, et nous assistons maintenant à la négociation du contrat, ce qui n'est pas inusité, c'est ce qui se produit normalement, n'est-ce pas, après une demande de propositions? C'est oui?

**M. Broadbent:** Oui, excusez-moi, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je tiens à m'intéresser à la question du loyer différé parce qu'on a presque laissé entendre que... je pense que vous avez clairement indiqué pourquoi cette mesure avait été prise. Le gouvernement tenait à une construction immédiate; il voulait que les problèmes soient résolus tout de suite, sans égard au calendrier envisagé au départ, et il tenait à protéger les compagnies aériennes. Mais disons les choses clairement: un loyer différé n'est qu'un loyer différé. La société de développement devait rembourser le gouvernement, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agissait donc non pas d'un cadeau, mais bien plutôt... eh bien, c'était ce qu'on dit dans le monde des affaires: on a différé le loyer pendant un certain temps. La même chose s'applique lorsque quelqu'un s'installe dans un immeuble: «Eh bien, nous allons différer le loyer pendant les trois premiers mois, et nous vous imposerons un loyer plus élevé plus tard.» Ai-je raison? N'est-ce pas ce qui s'est produit ici?

**M. Broadbent:** Sénateur, je pense que l'analogie est raisonnablement exacte, comme les analogies le sont habituellement.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour un non-mathématicien, ce n'est pas mal du tout.

Et des intérêts étaient imputés sur ce loyer différé, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Je crois que oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Savez-vous quel était le taux d'intérêt imposé?

**M. Broadbent:** Non, je ne le sais pas, mais des spécialistes des questions techniques s'y intéresseront.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je voulais simplement établir clairement qu'il s'agissait non pas d'une subvention, mais bien plutôt d'un loyer différé, à charge pour le locataire de rembourser plus tard.

Je voulais aussi parler brièvement de la concurrence et des redevances, des redevances d'installation passagers. Le contrat conclu entre la *Pearson Development Corporation* et le gouvernement repose sur certaines hypothèses, n'est-ce pas? Par exemple, on tient pour acquis que des avions voleront.

**M. Broadbent:** Oui.



[Text]

I'm repeating this for my own reason, as well as others, to show that this was an evolving process, that it wasn't that someone got up in the morning and said, "I'm going to do this", and that's why we're all here.

So we ended up in December, and then we had Mr. Hession and yourself to talk about — Mr. Hession to talk about Paxport, yourself to talk about the contract, which is a very, very important part of this process; the negotiation with the winner, shall we say, or whoever was left over.

And you told us yesterday that the deal that you and your team negotiated to the time you were there was clean — squeaky clean I think your words were — was a good deal for the people of Canada, and you said it with some emotion, and that the only delay was due to the critical information being withheld by Transport Canada officials, and that no politician or lobbyist was sort of hanging around you influencing your decision. I think from my own point of view, and my own prejudiced point of view, that's what you said.

**Mr. Broadbent:** With one correction. I think it's broadly correct, but the correction is, senator — and I think you'll readily recognize it — that the problem created by the document promising the lease of 40 years was a thing that caused difficulties.

**Senator Tkachuk:** That's what I was referring to.

**Mr. Broadbent:** There were other problems, but I could handle those, but that induced delay because that had to be sorted out.

**Senator Tkachuk:** Okay. I understand you're a mathematician and Senator Kirby is a mathematician. I'm not a mathematician, so I'm going to try and sort through some of these issues here that were discussed.

I want to bring up one more thing before we start so we're all clear. The inquiry was partly as a result that politics were involved. You know, 35 per cent of the Paxport group was made up of Matthews Group, and then there were a number of others; Allders, CIBC, Wood Gundy, Ellis-Don, Bracknell, AGRA, NORR and Sunquest Vacations. I don't know what their politics are, but I do know — and I don't have to tell anybody here — what the politics of Claridge are and, gee whiz, I notice that when we're negotiating this thing we have Claridge and we have Matthews Group being, I think, 17.6 per cent as part of the partnership of the new Pearson Development Corporation, T1T2, with Claridge holding the majority partnership. And there seemed to be no resistance from the government in having them as part of the consortium. As a matter of fact there have been allegations made in the paper that maybe the government had something to do with bringing them in.

You can't have it both ways; you can't prejudge a contract to someone who is of your own political party but then not prejudge a contract — why would they give to one and then why would

[Traduction]

Si je répète tout cela, c'est pour mes propres raisons, ainsi que pour celles d'autres personnes. Je cherche à montrer qu'il s'est agi d'un processus évolutif, et que personne ne s'est levé un beau matin en disant: «Voici ce que je vais faire», et c'est pourquoi nous sommes tous ici.

Nous nous sommes donc retrouvés en décembre, et nous avons discuté avec M. Hession et avec vous... M. Hession nous a parlé de Paxport, et vous nous avez parlé du contrat, qui, dans ce processus, revêt une très, très grande importance, ou de la négociation avec le gagnant, dirons-nous, ou le dernier soumissionnaire.

Hier, vous nous avez dit que l'accord que votre équipe et vous avez négocié à l'époque où vous étiez en poste était irréprochable (au-delà de tout soupçon, avez-vous dit, je pense), qu'il s'agissait d'un bon accord pour les Canadiens, et vous l'avez dit non sans une certaine émotion. Vous avez ajouté que le seul retard était imputable aux données critiques retenues par les hauts fonctionnaires de Transports Canada, et qu'aucun politicien ni lobbyiste ne rôdait autour de vous pour tenter d'influencer votre décision. De mon point de vue personnel, de mon point de vue personnel subjectif, je pense que c'est ce que vous avez dit.

**M. Broadbent:** À un détail près. Je pense que votre compte rendu est exact dans l'ensemble, mais la correction que j'apporterai, sénateur (et je pense que vous en conviendrez volontiers), c'est que nous avons éprouvé des difficultés avec le document promettant un bail d'une durée de 40 ans.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce à quoi je faisais allusion.

**M. Broadbent:** Il y avait d'autres problèmes, mais j'étais en mesure de les régler. Celui-ci a toutefois entraîné un retard, parce qu'on a pu le démenter.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je crois comprendre que vous êtes mathématicien, et le sénateur Kirby est mathématicien. Quant à moi, je ne le suis pas, de sorte que je vais tenter de clarifier certaines des questions abordées ici.

Avant de commencer, je tiens à clarifier un autre détail pour être certain que nous nous comprenons bien. L'enquête, la présente enquête découle en partie de l'entrée en scène de la politique. Vous savez, le groupe Matthews constituait 35 p. 100 du groupe Paxport, puis il y avait un certain nombre d'autres parties: Allders, la CIBC, Wood Gundy, Ellis-Don, Bracknell, AGRA, NORR et Sunquest Vacations. Je ne connais pas leurs allégeances politiques, mais, comme toutes les personnes présentes ici, je connais celles de Claridge et, mon Dieu, je constate que, au moment des négociations, Claridge et Matthews Group comptaient pour 17,6 p. 100, je pense, de la société en nom collectif que constituait la nouvelle société de développement des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Pearson, Claridge détenant la participation majoritaire. Et le gouvernement ne semble avoir offert aucune résistance à la présence de ce groupe au sein du conglomérat. On a même insinué dans les journaux que le gouvernement avait contribué à leur inclusion.

On ne peut faire une chose et son contraire. On ne peut accorder un contrat à l'un de ses alliés politiques, mais non à... pourquoi l'accorderaient-ils à l'un et pourquoi ne diraient-ils pas:

[Texte]

they not say, "Oh no, we don't want these other people involved because they're Liberals." If you're going to play this game, I think you have to play it with some consistency.

So I just wanted to point a few of those things out and I'm going to get to a few things here. I know I made a long sort of little prelude here, and this is unusual for me, but I'm trying to sum up because we're into another stage. We're into the contract being given out on concern conditions and we now have the negotiation of that contract — or the proposal being won, and now we have negotiation of the contract, which is not an unusual — this is what normally happens, is it not, after a call for proposal? It's yes?

**Mr. Broadbent:** Yes, sorry, yes.

**Senator Tkachuk:** Okay. I want to get to the deferral of rent because it was almost implied that this — I think you were clear as to why this deferral took place. The government wanted immediate construction; they wanted these problems solved right now, outside of the timeframe that was originally contemplated, and they wanted to protect the airlines. But let's make it clear; the deferral of rent was simply a deferral of rent. The development corporation had to pay the government back, did it not?

**Mr. Broadbent:** Yeah.

**Senator Tkachuk:** So it wasn't a giveaway, it was more — well, it was what you say in business, you defer the rent for a while. It's like when someone moves into a building they say, "Well, we'll defer the rent for the first three months and we'll charge you more later on." Is that not correct; is that not what happened here?

**Mr. Broadbent:** I think the analogy is as reasonably accurate as analogies usually are, senator.

**Senator Tkachuk:** For a non-mathematician it's pretty darn good.

And there was interest on that deferral, was there not?

**Mr. Broadbent:** I believe there was.

**Senator Tkachuk:** Do you know what that interest was?

**Mr. Broadbent:** No, I don't, but you will have technical people who can cover that.

**Senator Tkachuk:** Okay. So I wanted to make that clear that this was not a subsidy, this was a deferral for a later time for that money to be paid back.

I wanted to talk a little bit about competition and the fee, the passenger fee. The contract with Pearson Development Corporation and the government is based on certain assumptions, is it not; the assumption that there will be planes flying, for example?

**Mr. Broadbent:** Yes.

[Translation]

«Oh, non, nous ne voulons pas de la présence des autres parce qu'ils sont libéraux.» Si on veut jouer à ce jeu, je pense qu'on doit le faire avec une certaine constance.

Je voulais simplement soulever quelques-uns de ces points, et je vais revenir sur quelques-uns d'entre eux. Je sais que j'ai fait une sorte de long préambule, ce qui est inhabituel pour moi, mais j'essaie de récapituler parce que nous abordons une nouvelle étape. Nous en sommes maintenant au stade de l'octroi d'un contrat à certaines conditions et aux négociations entourant ce contrat, ou encore, la proposition a été retenue, et nous assistons maintenant à la négociation du contrat, ce qui n'est pas inusité, c'est ce qui se produit normalement, n'est-ce pas, après une demande de propositions? C'est oui?

**M. Broadbent:** Oui, excusez-moi, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je tiens à m'intéresser à la question du loyer différé parce qu'on a presque laissé entendre que... je pense que vous avez clairement indiqué pourquoi cette mesure avait été prise. Le gouvernement tenait à une construction immédiate; il voulait que les problèmes soient résolus tout de suite, sans égard au calendrier envisagé au départ, et il tenait à protéger les compagnies aériennes. Mais disons les choses clairement: un loyer différé n'est qu'un loyer différé. La société de développement devait rembourser le gouvernement, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agissait donc non pas d'un cadeau, mais bien plutôt... eh bien, c'était ce qu'on dit dans le monde des affaires: on a différé le loyer pendant un certain temps. La même chose s'applique lorsque quelqu'un s'installe dans un immeuble: «Eh bien, nous allons différer le loyer pendant les trois premiers mois, et nous vous imposerons un loyer plus élevé plus tard.» Ai-je raison? N'est-ce pas ce qui s'est produit ici?

**M. Broadbent:** Sénateur, je pense que l'analogie est raisonnablement exacte, comme les analogies le sont habituellement.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour un non-mathématicien, ce n'est pas mal du tout.

Et des intérêts étaient imputés sur ce loyer différé, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Je crois que oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Savez-vous quel était le taux d'intérêt imposé?

**M. Broadbent:** Non, je ne le sais pas, mais des spécialistes des questions techniques s'y intéresseront.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je voulais simplement établir clairement qu'il s'agissait non pas d'une subvention, mais bien plutôt d'un loyer différé, à charge pour le locataire de rembourser plus tard.

Je voulais aussi parler brièvement de la concurrence et des redevances, des redevances d'installation passagers. Le contrat conclu entre la *Pearson Development Corporation* et le gouvernement repose sur certaines hypothèses, n'est-ce pas? Par exemple, on tient pour acquis que des avions voleront.

**M. Broadbent:** Oui.

[Text]

**Senator Tkachuk:** And the assumptions are usually given out in the request for proposal?

**Mr. Broadbent:** That is the case.

**Senator Tkachuk:** So they're leasing here. So when the winner of the lease wants to — it's pretty hard, for a 37- or 50-year period to make — you don't even know what's going to happen two years from now let alone 50 years from now. But the passenger fee is an issue that was discussed earlier by Senator Kirby. It was given on the basis of what; in case Air Canada went broke or nobody showed up?

**Mr. Broadbent:** To the best of my recollection — I think I'm repeating myself here — at this stage of the negotiations, and this is a matter that I'm pretty sure would have changed somewhat afterwards, but in terms of principles, we felt we had to guard against the situation where, for whatever reason — I don't think it would be unlikely — the airlines said, "No, we can't not afford to pay," in other words, to pass through our ticket system for this next stage of development, at which stage Pearson would have had the option to come to the government for the approval of a PFC. So the government of the day would have had the right to say "yea" or "nay" at that stage.

Now, I stress this is, you know, kind of a fall-back position because under normal circumstances there should be an affinity of views between the operator-manager of the terminals and the airlines. You know, if you're talking good business practice, they both want to serve the travelling public well. They have good conditions for them to make them want to use their terminal, their airline. So if improvements are needed, you know, there is the basis there for cooperation. You normally wouldn't expect to see problems. You have problems in this case because there are all kinds of extraneous factors involved around the Air Canada situation.

**Senator Tkachuk:** What you try and do in a contract, of course, is try and get as much as you can on the table so you're not in a big pig fight later on 10 years down the road. You try to organize your life for the next 30 years, or 40 years, or whatever it is.

**Mr. Broadbent:** To put provisions in so that things are going to stay on track, yes.

**Senator Tkachuk:** Could Pearson Development charge a passenger fee on their own? Could they just get up tomorrow morning if they had been there and say, "Gee, we're going to charge every passenger ten bucks." Could they have done that?

**Mr. Broadbent:** No they could not have done, senator.

**Senator Tkachuk:** What did they have to do?

**Mr. Broadbent:** I stress again, though, I think the whole approach in subsequent negotiations on this issue changed. But that would have never been contemplated by me and would

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Et les hypothèses sont habituellement énoncées dans la demande de propositions?

**M. Broadbent:** C'est bien le cas.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas-ci, on a affaire à une location. Lorsque le soumissionnaire retenu veut... c'est assez difficile pour une période de 37 ou de 50 ans de faire... on ne sait même pas ce qui va se passer dans deux ans, et encore moins ce qui va se passer dans 50 ans. Mais le sénateur Kirby s'est déjà intéressé aux redevances d'installation passagers. Pourquoi a-t-on fait cette concession? Craignait-on qu'Air Canada ne fasse faillite ou que personne ne soit preneur?

**M. Broadbent:** Si mes souvenirs sont bons (j'ai bien peur de me répéter ici), à ce stade des négociations (je suis presque certain que les choses ont quelque peu changé), mais, du point de vue des principes, nous avions le sentiment de devoir nous protéger contre une situation où les compagnies aériennes, pour quelque raison que ce soit (cela ne me paraît pas improbable), auraient dit: «Non, nous n'avons pas les moyens de payer.» En d'autres termes, passer par notre système de billets pour le prochain stade de développement, auquel cas Pearson aurait eu la possibilité de s'adresser au gouvernement pour faire approuver les redevances d'installation passagers. À ce moment, le gouvernement de l'époque aurait eu le droit de dire oui ou non.

Je souligne qu'il s'agissait, vous savez, d'une position de repli parce que, dans une situation normale, il existe une communauté de vues entre le propriétaire-gestionnaire des aéroports et les compagnies aériennes. Du point de vue des bonnes pratiques commerciales, vous savez, ils ont tous intérêt à bien servir le public voyageur. Ils bénéficient de conditions favorables susceptibles d'inciter les gens à utiliser leur aéroport, leur compagnie aérienne. Au cas où des améliorations s'imposeraient, les bases de la coopération étaient jetées. Dans des circonstances normales, on ne s'attendait pas à ce que des problèmes émergent. Dans ce cas, des problèmes se sont posés en raison d'une multitude de facteurs extérieurs liés à la situation d'Air Canada.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans un contrat, on essaie naturellement de régler le plus de questions possibles pour éviter de se retrouver au beau milieu d'une bataille de rue 10 ans plus tard. On essaie d'organiser sa vie pour les 30 ou 40 prochaines années, ou pour une autre période.

**M. Broadbent:** On essaie d'assortir le contrat de dispositions capables de garder le tout en bon état de marche, c'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** La *Pearson Development Corporation* aurait-elle pu de sa propre autorité imposer des redevances d'installation passagers? Si elle avait été en place, aurait-elle pu un beau matin dire: «Eh bien, nous allons imposer 10 \$ à chaque passager.» Aurait-elle pu le faire?

**M. Broadbent:** Non, sénateur, elle n'aurait pas pu le faire.

**Le sénateur Tkachuk:** Que devait-elle faire?

**M. Broadbent:** Je le réitère une fois de plus, mais je pense que toute cette question a été modifiée dans le cadre des négociations ultérieures. Mais jamais je n'aurais envisagé cette possibilité, qui



[Texte]

never have been acceptable in Transport Canada or within government. A PFC policy was still up in the air.

**Senator Tkachuk:** What about Vancouver airport?

**Mr. Broadbent:** Well, Vancouver airport was a bit different because you had an LAA controlling it.

**Senator Tkachuk:** So all the other LA — all these acronyms — local airport authorities could just charge it, right? They don't need to ask permission of the government.

**Mr. Broadbent:** Well, sure. The beauty of the LAA from a government's viewpoint is, once you've transferred it to an LAA, if things go wrong there it's not the federal government that takes the heat, it's the local one.

**Senator Tkachuk:** It's the local politicians.

**Mr. Broadbent:** Yeah.

**Senator Tkachuk:** So, by having to the permission of the government to impose a passenger fee, what they were trying to do was sort of political responsibility. If they gave permission at some later time down the road, they would pay the political consequences if people didn't like it.

**Mr. Broadbent:** Remembering all the time, senator, that this was just a fall-back position.

**Senator Tkachuk:** Right.

**Mr. Broadbent:** And under normal circumstances you'd expect the interest and needs of the airlines and Pearson to coincide.

**Senator Tkachuk:** So on the passenger, I think Counsel covered that passenger diversion problem, but I'm just going to ask a couple of questions on that.

My understanding from the proposal made by the private companies is that they felt they could get 38 million people in through Pearson, although there was some discussion with the government later on that that wasn't possible. But the government did have some right, did it not, to divert traffic?

**Mr. Broadbent:** Yes. Let me start by saying I think, you know, 30 million or so was their opening position. I mean, you're not dealing here with neophytes, you know.

**Senator Tkachuk:** I understand.

**Mr. Broadbent:** They don't put that bottom line on the table to begin with, nor did we.

**Senator Tkachuk:** Back to my original point. The Government of Canada could divert traffic, could it not, without even asking their permission, no guarantees or nothing?

[Translation]

n'aurait jamais été acceptable, ni pour Transports Canada, ni pour le gouvernement. Il était toujours question d'une politique des redevances d'installation passagers.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'en est-il de l'aéroport de Vancouver?

**M. Broadbent:** Eh bien, le cas de l'aéroport de Vancouver était quelque peu différent parce qu'il était placé sous le contrôle d'une AAL.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi donc, les autres AA (ah! ces acronymes), les autres administrations aéroportuaires locales pouvaient simplement imposer de telles redevances, n'est-ce pas? Elles n'avaient pas à obtenir la permission du gouvernement.

**M. Broadbent:** Non, certainement. Du point de vue du gouvernement, l'avantage d'une AAL, une fois les pouvoirs transférés, c'est que si quelque chose cloche, c'est non pas le gouvernement fédéral, mais bien l'administration locale qui se retrouve dans l'eau chaude.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce sont les politiciens locaux.

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** En exigeant que le gouvernement autorise l'imposition de redevances, on recherchait une forme de responsabilité politique. Si un gouvernement s'avisait d'autoriser une telle mesure, il aurait à payer un prix politique à supposer qu'elle n'ait pas l'heur de plaire aux gens.

**M. Broadbent:** Sénateur, on ne doit jamais perdre de vue qu'il s'agissait simplement d'une position de repli.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est juste.

**M. Broadbent:** Dans des circonstances normales, on s'attend à ce que les intérêts et les besoins des compagnies aériennes et de Pearson coïncident.

**Le sénateur Tkachuk:** En ce qui concerne les passagers, je pense que le conseiller juridique s'est intéressé au problème du déroutement des passagers, mais je vais poser deux ou trois questions à ce sujet.

Si je comprends bien leur proposition, les sociétés privées étaient convaincues de pouvoir faire transiter 38 millions de personnes par Pearson, même si, plus tard, on a soutenu, devant le gouvernement, que cela était impossible. Mais le gouvernement disposait de certaines possibilités au chapitre du déroutement du trafic, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Oui. Permettez-moi d'abord de préciser que leur position initiale se situait dans les environs de 30 millions de passagers. On n'a pas affaire à des néophytes vous savez.

**Le sénateur Tkachuk:** Je comprends.

**M. Broadbent:** Ils n'ont pas d'entrée de jeu mis leur position finale sur la table, pas plus que nous.

**Le sénateur Tkachuk:** Revenons au premier point que j'ai soulevé. Le gouvernement du Canada avait la possibilité de dérouter le trafic, n'est-ce pas, sans avoir de permission à demander et sans égard aux garanties ou à quoi que ce soit d'autre?

[Text]

**Mr. Broadbent:** In all fairness to Senator Kirby, under certain circumstances there it would be at a cost to the Crown.

**Senator Tkachuk:** My understanding, though, was that they could move something in the area of 1 million or 1.5 million without any cost to the Crown.

**Mr. Broadbent:** Well, I think it would be as well to save that for when my good friend and colleague Bill Rowat is here because he has the final deal.

**Senator Tkachuk:** I see, all right. Well, I'll ask Mr. Rowat that.

Now, when someone leases something and they're required by the owner to do certain things, usually in most commercial leases there are some guarantees. The only guarantee we have here of some kind of revenue flow is that there's like passengers rolling in. For example, if you have Pearson Development Corporation and you tie these people to a lease and then the government gets up the next day and says, "Oh, I think we'll develop Pickering," or, "Gee, we're going to turn Hamilton into the new hub and make it, you know, a major player", how would they finance themselves without those protections? Would they be able to get any money from the bank? Would the deal even happen?

**Mr. Broadbent:** I think it's a rhetorical question, senator, isn't it? I mean, it would be very difficult.

**Senator Tkachuk:** Yes. You couldn't do a deal.

**Mr. Broadbent:** Well, I suppose you could. Theoretically you could do a deal, but whether any sensible person like — I'm sure people working for Charles Bronfman ain't stupid; they wouldn't do that.

**Senator Tkachuk:** Or the Royal Bank, or any lending institution.

**Mr. Broadbent:** I would think there would be obviously extreme difficulty.

**Senator Tkachuk:** This is no different than local airports authorities have. Don't they have a protected radius?

**Mr. Broadbent:** No. They have an area of jurisdiction as far as I know. I mean, I'm not an expert — I was going to say on local airport authorities but — really on matters with most other things to do on airports.

**Senator Tkachuk:** Well, I would say if the local airport authority in Vancouver needs to borrow money, I'm sure the bank would be asking the same questions. But I don't know that for sure. I should have asked him. Gee, I had that opportunity, but I didn't know all this stuff was coming up.

**Mr. Broadbent:** I think logic points the correctness.

**Senator Kirby:** Senator Tkachuk, can I give you a point for clarification? I think you're probably right in Vancouver, but in the case that's a closer analogy, which is Edmonton where there

[Traduction]

**M. Broadbent:** Nous devons au sénateur Kirby de préciser que, dans certaines circonstances, la Couronne aurait alors des coûts à assumer.

**Le sénateur Tkachuk:** Si je comprends bien, cependant, le gouvernement pouvait dérouter 1 million, ou 1,5 million de passagers sans qu'il en coûte un sou à la Couronne.

**M. Broadbent:** Eh bien, je pense qu'il vaudrait mieux réserver la question pour mon ami et collègue Bill Rowat. C'est lui qui a négocié l'accord final.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vois, très bien. Eh bien, je poserai la question à M. Rowat.

Lorsque quelqu'un loue quelque chose et que le propriétaire l'oblige à faire quelque chose, la plupart des baux commerciaux s'assortissent de certaines garanties. Au chapitre des revenus, les seules garanties que nous avons ici tiennent à la présence de passagers. Par exemple, si le gouvernement lie la *Pearson Development Corporation* à un contrat de location et que, le lendemain, il affirme: «Nous allons maintenant développer Pickering» ou «Nous allons faire de Hamilton la nouvelle plaque tournante, un intervenant majeur»... comment aurait-il pu trouver du financement sans ces garanties? Aurait-il pu obtenir de l'argent de la banque? Aurait-on pu même conclure un accord?

**M. Broadbent:** Sénateur, il s'agit d'une question rhétorique, n'est-ce pas. Ce serait très difficile.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. On n'aurait pu conclure une entente.

**M. Broadbent:** Eh bien, je suppose qu'on aurait toujours pu, théoriquement, on aurait pu conclure une entente, mais quant à savoir si une personne sensée comme... je suis certain que les gens qui travaillent pour Charles Bronfman ne sont pas stupides. Ils ne seraient pas allés de l'avant.

**Le sénateur Tkachuk:** Ni la Banque Royale, ni toute autre institution prêteuse.

**M. Broadbent:** Manifestement, il aurait été extrêmement difficile d'y parvenir.

**Le sénateur Tkachuk:** La même règle s'applique aux administrations aéroportuaires locales. Ne bénéficient-elles pas d'un rayon protégé?

**M. Broadbent:** Non. D'après ce que je sais, elles ont une aire de compétence. Je ne suis pas spécialiste (j'allais dire à l'égard des administrations aéroportuaires locales), mais, en réalité, la même chose s'applique à presque tout ce qui touche les aéroports.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, je dirais que si l'administration aéroportuaire locale de Vancouver a besoin d'argent, la banque posera les mêmes questions, je crois. Mais je n'en suis pas certain. J'aurais dû lui poser la question. J'en avais la possibilité, mais je ne savais pas que toutes ces questions allaient se poser.

**M. Broadbent:** Je pense que la simple logique impose la réponse.

**Le sénateur Kirby:** Sénateur Tkachuk, puis-je éclairer un point pour vous? Je pense que vous avez probablement raison en ce qui concerne Vancouver, mais, en l'occurrence, il y a une analogie

[Texte]

are two airports — in Vancouver there's only one anyway — in fact, explicitly the LAA did not have jurisdiction over the Edmonton Municipal Airport. In fact, they were kept separate initially.

**Senator Tkachuk:** But that was the deal done. That was the deal done.

**Senator Kirby:** Right.

**Senator Tkachuk:** I mean, one was owned by the municipal authorities, one was owned by the federal government.

**Senator Kirby:** All I'm saying was that the monopoly doesn't necessarily exist everywhere else where they've created the LAA. That's all I was saying.

**Mr. Broadbent:** And if I understand correctly, a similar sort of problem is that to do with the island airport in Toronto.

**Senator Tkachuk:** Yes. That's right. I'm sure that even in Edmonton they can't build another airport outside of the two that exist.

**Senator Tkachuk:** I'm sure of that.

I want to just spend a minute here on your organization of the contract that you're doing. You mentioned you put a team together; you mentioned you set up certain tables and they organized themselves and they went through the whole process of the contract. What got finished when you were there?

**Mr. Broadbent:** Perhaps its a matter I should have covered in my opening statement and, if so, I apologize for not doing so. It's a matter I can only speak about generically because it involves cabinet.

**Senator Tkachuk:** Yes; that's fine.

**Mr. Broadbent:** Because essentially on the 10th of June we took to cabinet what was labelled an agreement in principle that did spell out what had been agreed to, although not converted into legal form; and what remained to be done, in very generous terms. This is, if you like, a progress report.

**Senator Tkachuk:** And you mentioned you solved— The personnel issue, was that done by the time you were done?

**Mr. Broadbent:** Well, you heard Ray Hession say he was on the other side of the table and you heard me laud the praises of the officials from Transport Canada. That was the one group that not only met its schedule but produced their work ahead of schedule and got a good deal for the employees of Transport Canada, let me tell you.

**Senator Tkachuk:** There was a question here, if you'd just give me a minute to look it up — if you'd just talk here a bit, Mr. Chairman.

**Mr. Broadbent:** Yes.

**The Chairman:** While they're owe chatting, I would like to give you an idea.

[Translation]

plus pertinente. En effet, on trouve à Edmonton deux aéroports (à Vancouver, il n'y en a qu'un) en fait, la compétence de l'AAL ne s'applique explicitement pas à l'aéroport municipal d'Edmonton. En fait, les deux ont été initialement tenus distincts.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais c'est là l'accord qu'on a conclu. C'est l'accord qu'on a conclu.

**Le sénateur Kirby:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** L'un appartenait à l'administration municipale, l'autre, au gouvernement fédéral.

**Le sénateur Kirby:** Tout ce que je dis, c'est qu'un monopole n'existe pas forcément partout où une AAL a été créée. C'est tout ce que je dis.

**M. Broadbent:** Et si je comprends bien, un problème analogue se pose en ce qui concerne l'aéroport des îles de Toronto.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. C'est juste. Même à Edmonton, je suis certain qu'on ne pourrait construire un autre aéroport, outre les deux qui existent déjà.

**Le sénateur Tkachuk:** J'en suis convaincu.

Je veux simplement consacrer une minute à l'organisation entourant le contrat auquel vous travailliez. Vous avez dit avoir constitué une équipe. Vous avez dit avoir constitué certaines tables, qui se sont elles-mêmes organisées et qui ont suivi tout le processus relatif au contrat. Qu'avez-vous accompli pendant que vous étiez en poste?

**M. Broadbent:** J'aurais peut-être dû m'intéresser à cette question dans ma déclaration liminaire. Je m'excuse de ne pas l'avoir fait. Je ne peux en parler qu'en termes génériques parce que cette question concerne le Cabinet.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, c'est bien.

**M. Broadbent:** Essentiellement, le 10 juin, nous avons présenté au Cabinet ce qu'on a appelé une entente de principe qui énonçait tout ce dont on avait convenu, même si les textes juridiques restaient à produire. On y précisait également, en termes très abondants, ce qui restait à faire. Il s'agissait, si vous voulez, d'un état de l'avancement des travaux.

**Le sénateur Tkachuk:** Et vous avez dit avoir résolu... la question relative au personnel était-elle résolue lorsque vous avez terminé?

**M. Broadbent:** Eh bien, vous avez entendu Ray Hession dire qu'il était de l'autre côté de la table, et vous m'avez entendu chanter les louanges des fonctionnaires de Transports Canada. Les membres de ce groupe non seulement ont respecté le calendrier, mais aussi ont terminé en avance. De plus, ils ont obtenu un bon accord pour les employés de Transports Canada, je puis vous en assurer.

**Le sénateur Tkachuk:** Il y avait une question ici, si vous pouvez seulement me donner une minute pour la chercher... auriez-vous l'amabilité de prendre la parole, monsieur le président.

**M. Broadbent:** Oui.

**Le président:** Pendant qu'ils discutent, j'aimerais vous faire part d'une suggestion.



[Text]

We are breaking at 11:30 and Senator Jessiman and Senator LeBreton want some short questions and Mr. Nelligan wants to end up. And then we've recalled Mr. Hession to clarify one matter of yesterday in answer to a question from Mr. Nelligan and only on that matter, no other matter, which Mr. Hession assures me will only be five minutes.

**Senator Jessiman:** I don't need to ask anything.

**Senator Tkachuk:** I'll wrap this up right away. The word was "stewardship". You mentioned "stewardship". What were you talking about there?

**Mr. Broadbent:** What I was talking about — and I tried to describe it a little bit in my opening statement — you'll recall that I told that Charles Bronfman spoke about his grandchildren, pride, and all that. He won't live forever, nor will we around there table, and this is a long deal. Therefore, we wanted something that would give some guarantee to the Crown that that commitment so eloquently expressed by Mr. Bronfman would hold into the future. And what we tried to do was build in something, the development of standards, the ordering of standards and the updating of standards so that there would be as good a guarantee as we could get — you know, human beings are capable of producing procedurally — a guarantee that world class standards would be attained and maintained.

**Senator Tkachuk:** That was difficult to do?

**Mr. Broadbent:** I think I know what you have been reading, senator.

**Senator Tkachuk:** No, difficult to do with the contractors, the developers.

**Mr. Broadbent:** Oh, no. I think I told you yesterday that initially Peter Coughlin for Claridge was a bit scared of it because it was obviously going to cost money, but Jack Matthews fairly quickly saw that while it was going to cost money that it would be very useful for Paxport International who, as Mr. Hession told you, were going to be in the business of developing airports over seas. If you can say "Hey, we have this system which not only says 'developed by an independent group what international world class standards are', but we've an audit system and we've a method of updating it", you obviously enhance your marketing position.

**Senator Tkachuk:** The people at Transport Canada must have been jumping up and down with joy with this.

**The Chairman:** I think you used the expression "it was a precursor to expertise which could be exported".

**Mr. Broadbent:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Well, the people at Transport Canada must have been jumping up and down with joy over this. I'm trying to maintain a very positive — you can tell I'm being very positive here, Mr. Broadbent, today.

[Traduction]

Nous interrompons nos travaux à 11 h 30, et le sénateur Jessiman et le sénateur LeBreton tiennent à poser quelques brèves questions, et M. Nelligan souhaite conclure. Puis, nous avons rappelé M. Hession pour lui demander de clarifier un problème soulevé hier en réponse à une question posée par M. Nelligan. On devra s'en tenir à cette question seulement, à l'exclusion de toute autre, et M. Hession m'assure qu'il ne lui faudra pas plus de cinq minutes.

**Le sénateur Jessiman:** Je n'ai rien d'autre à demander.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vais conclure immédiatement. Il s'agissait du mot «régie». Vous avez utilisé le mot «régie». De quoi s'agissait-il?

**M. Broadbent:** Ce dont je parlais (et j'ai tenté de l'expliquer quelque peu dans ma déclaration liminaire), vous vous rappellerez que j'ai raconté comment Charles Bronfman m'a parlé de ses grands-enfants, de fierté, et tout le reste. Il n'est pas immortel et il ne sera pas toujours autour de la table. Or, il s'agit d'un long accord. Par conséquent, nous voulions quelque chose qui donnerait à la Couronne certaines garanties pouvant lui donner l'assurance que l'engagement évoqué par M. Bronfman avec tant d'éloquence allait se maintenir à l'avenir. Et nous avons tenté d'intégrer quelque chose, soit l'élaboration, la prescription et l'actualisation de normes pouvant nous assurer les meilleures garanties possibles (du point de vue de la procédure, les être humains ont une grande capacité de production), des garanties selon lesquelles des normes de classe mondiale seraient atteintes et maintenues.

**Le sénateur Tkachuk:** Il a été difficile de le faire?

**M. Broadbent:** Je pense que je sais ce que vous avez lu, sénateur.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, avez-vous eu de la difficulté à le faire avec les entrepreneurs, les promoteurs?

**M. Broadbent:** Oh, non. Je crois vous avoir dit hier que, au départ, Peter Coughlin de Claridge était quelque peu effarouché en raison des coûts que, à l'évidence, il allait falloir assumer, mais Jack Matthews a assez rapidement constaté que cette mesure, malgré les coûts, serait très utile à Paxport International qui, comme M. Hession l'a dit, allait se lancer dans l'aménagement d'aéroports à l'étranger. Quiconque peut dire: «Nous disposons d'un mécanisme, mis au point par un groupe indépendant, qui nous dit ce que sont des normes de classe mondiale», en plus d'un système de vérification et d'une méthode d'actualisation, a manifestement amélioré sa position concurrentielle.

**Le sénateur Tkachuk:** Et les gens de Transports Canada ont dû être transportés de joie à l'annonce de cette nouvelle.

**Le président:** Je pense que vous avez dit qu'il s'agissait de la première manifestation d'une expertise qui pourrait être exportée.

**M. Broadbent:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, les gens de Transports Canada ont dû être transportés de joie à l'annonce de cette nouvelle. L'essai de maintenir une attitude très positive... vous êtes à même de constater, monsieur Broadbent, que je suis aujourd'hui très positif.

[Texte]

**Mr. Broadbent:** Well, yes, certain of us thought it was a very good idea.

**Senator Tkachuk:** But was there officials who didn't like this idea?

**Mr. Broadbent:** There were officials who poured cold water over it.

**Senator Tkachuk:** Why would they do that?

**Mr. Broadbent:** Because it had not been done. I mean, what I heard was that there had been efforts to do this. This is anecdotal evidence, okay?

**Senator Tkachuk:** It wouldn't be one of those slap on the heads and say, "Gee, I didn't get that at Vancouver Airport and at Montreal."

**Mr. Broadbent:** Well, have a look at what the provisions are in the LAA agreements. I understand, yes, there is a call for audit by Transport Canada but I understand there are no criterion, you know, which is okay. It's like a battalion commander with his white gloves, I suppose. You go around and smell the roses and see if everything is okay. We were trying to develop criteria.

I had heard that Transport Canada had indeed tried to do this themselves, but the evidence may be hypocotyl but I was told was that when they saw the sort of standards they'd have to meet that they could see that this would just be giving a run to the auditor general for their own back because they wouldn't be meeting them. And the idea faded.

**Senator Tkachuk:** I think to allow for other questions I'll pass right now. I don't know if I'll come back because it may be covered by other people, but thanks very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator LeBreton.

**Senator LeBreton:** Thanks, Mr. Chairman. Thanks Mr. Broadbent and good morning again.

Just before I ask mine — and I've only got a couple of very brief clarification questions — I would just like to say a few brief words.

At the beginning of your statement yesterday, you used the "I have to look at myself in the mirror analogy." Well, I went through this little exercise myself this morning and I said: "Self, stick to the facts. Stick to the truth. Ignore the unsubstantiated attacks on my former colleagues. Ignore the props and the grandstanding. Let others grab the headlines by making allegations that bear no resemblance to the truth. Ask questions arising out of the evidence presented and statements made by witnesses", because I actually believe that seeking the truth is our common goal. How naive of me, I suppose. But I will plod on with that objective in mind. I must say that I find it passing strange that people's reputations and integrity are introduced into these proceedings on the basis of a reporter or columnist's opinions, yet when questions are raised as a result of ample evidence before this committee on the role of certain public servants, I am interrupted.

[Translation]

**M. Broadbent:** Eh bien, oui, certains d'entre nous pensaient qu'il s'agissait d'une très bonne idée.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais certains fonctionnaires n'ont pas bien reçu cette idée?

**M. Broadbent:** Nous avons reçu de certains fonctionnaires une véritable douche d'eau froide.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourquoi?

**M. Broadbent:** Parce que rien n'avait été fait. Ce que j'ai entendu dire, c'est qu'on avait déployé des efforts pour y parvenir. Il s'agit d'une preuve anecdotique, nous sommes d'accord?

**Le sénateur Tkachuk:** Cela n'aurait rien à voir avec l'une de ces réprimandes voulant dire: «Je n'ai pas obtenu d'accord semblable à l'aéroport de Vancouver, ni à celui de Montréal.»

**M. Broadbent:** Eh bien, examinez les dispositions des accords relatifs aux AAL. Je crois comprendre qu'on prévoit que Transports Canada procèdera à une vérification, mais qu'il n'y a pas de critère, vous savez, qui est acceptable. C'est un peu comme un commandant de bataillon qui porte des gants blancs, je suppose. Vous vous promenez, vous humez l'air du temps et vous vérifiez si tout est en règle. Nous tentions d'élaborer des critères.

J'ai entendu dire que Transports Canada avait tenté de faire la même chose, et la preuve peut être hypocotyle, mais on m'a aussi dit que lorsqu'ils ont constaté le genre de critères auxquels ils devraient satisfaire, ils ont constaté qu'ils allaient prêter le flanc au vérificateur général, parce que jamais ils ne seraient en mesure d'y répondre. Et l'idée s'est estompée.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour permettre à d'autres de poser des questions, je pense que je m'interromprai ici. Je ne sais si je reprendrai la parole parce que d'autres aborderont peut-être les questions que j'entendais poser. Quoi qu'il en soit, je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur LeBreton.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Broadbent, et de nouveau bonjour.

Juste avant de poser mes... je n'ai que deux ou trois brèves questions de clarification à poser, j'aimerais dire quelques mots.

Au début de votre déclaration d'hier, vous avez eu recours à l'analogie du miroir dans lequel vous deviez toujours pouvoir vous regarder. Eh bien, ce matin, je me suis livrée au même exercice. Je me suis dit: «Tiens-t'en aux faits, tiens-t'en à la vérité. Fais fi des attaques non fondées lancées contre tes anciens collègues. Fais fi des accessoires et de l'esbrouffe. Laisse à d'autres le soin de faire la manchette en faisant des allégations parfaitement étrangères à la vérité. Ne pose que des questions qui découlent de la preuve présentée et des déclarations des témoins», parce que je crois vraiment que la recherche de la vérité est notre but commun. Je suppose que je suis naïve, mais je cheminerai avec cet objectif en tête. Je dois dire que je trouve des plus étrange de constater que la réputation et l'intégrité de certaines personnes soient abordées dans le cadre des présentes audiences sur la foi des opinions d'un journaliste ou d'un chroniqueur. Pourtant, lorsque je soulève des questions relativement à la preuve

[Text]

Make all the scurrilous attacks on the people who the evidence show have no more than the usual involvement in the matter but ask questions about a key public servant in charge of the files — horror and blasphemy!

May I say at the outset that I have the utmost respect for public servants and you, Mr. Broadbent, are right at the top of the list. I worked with you and many in the Privy Council Office. You are hard working, competent people and as a group do not deserve the slings and arrows that you are regularly subjected to.

What I was simply trying to do yesterday was get to the truth of the working relationship between you and the ADM (Airports). Indeed, other witnesses have also addressed the matter. But, as a result of the discussion this morning, unless you have further comments to make about this particular memo, I believe we have established the relevant facts. I believe you agreed that the whited out section did not warrant such action, but I will await advice from counsel as to whether we can eventually read this section into the record.

So, I just have a very few questions, Mr. Broadbent. And in answer to questions yesterday from Senator Kirby when he was asking you to speculate about the period of time you were given to complete your work, I have one specific question and then I'm going into get into your reply. Was your contract for a specific three months? Like, was your contract from March to June, or was that not the case?

**Mr. Broadbent:** No. Madam Labelle has been around a while and she very wisely and prudently, I think, asked her contractual people to put in the submission to Treasury Board to cover both a sum of money and a period of time much greater and longer than I had believed. So the contract that was approved by Treasury Board, I think, ran through technically until the end of September.

**Senator LeBreton:** So that in effect you had that period of time to complete your work. Other events may have intervened, but that was in your contract?

**Mr. Broadbent:** Theoretically, yes.

**Senator LeBreton:** In response to that question — and I'm glad we've clarified this about the time period of the contract. I don't have the exact transcript — I actually had it. I hope your transcripts are good, Edison, because I'm relying on the quotes in Edison's report this morning. It seemed clear Mr. Mulroney wanted to finish a bit of business before leaving. Those were your words, correct, yesterday?

**Mr. Broadbent:** Yes, I think so.

[Traduction]

amplement suffisante dont dispose le comité à propos du rôle de certains fonctionnaires, on m'interrompt.

On peut lancer les attaques les plus virulentes qui soient contre des personnes dont la participation, ainsi que la preuve l'a montré, n'allait pas au-delà de ce qui est habituel dans les circonstances, mais si on s'avise de poser des questions à propos d'un questionnaire clé responsable des dossiers, c'est l'anathème!

D'entrée de jeu, je précise que j'ai le plus grand respect pour les fonctionnaires, et vous, monsieur Broadbent, venez en tête de liste. J'ai travaillé avec vous et bon nombre de fonctionnaires du Bureau du Conseil privé. Vous êtes des travailleurs acharnés et compétents qui, en tant que groupe, ne méritez pas les pierres et les flèches qu'on vous décoche régulièrement.

Hier, je cherchais simplement à faire la lumière sur les relations de travail que vous entreteniez avec la SMA (aéroports). D'autres témoins se sont également intéressés à cette question. Grâce à la discussion que nous avons eue ce matin, je crois que nous avons établi les faits pertinents, à moins que vous n'ayez d'autres commentaires à formuler à propos de cette note de service en particulier. Je crois que vous avez convenu que la partie censurée ne méritait pas de l'être, mais j'essaierai de déterminer avec l'aide du conseiller juridique si le passage en question pourra un jour être lu aux fins du compte rendu.

Ainsi donc, je n'ai que quelques questions, monsieur Broadbent. En réponse aux questions que vous a posées hier le sénateur Kirby, au moment où il vous demandait de spéculer à propos du délai qui vous était imparti pour mener à bien votre tâche, j'ai une question précise à poser, après quoi je m'intéresserai à votre réponse. Votre contrat ne portait-il que sur une période de trois mois? Votre contrat n'était-il valable que de mars à juin, ou en allait-il tout autrement?

**M. Broadbent:** Non. Mme Labelle jouit d'une vaste expérience. Sagement et prudemment, je pense, elle a demandé au responsable des contrats d'assortir la présentation au Conseil du Trésor d'une somme et d'un délai beaucoup plus important et beaucoup plus long que ce qui m'apparaissait nécessaire. Le contrat approuvé par le Conseil du Trésor était techniquement valide, je pense, jusqu'à la fin du mois de septembre.

**Le sénateur LeBreton:** Dans les faits, vous aviez donc jusqu'à ce moment pour mener votre travail à bien. D'autres facteurs ont pu intervenir, mais cela était prévu dans votre contrat?

**M. Broadbent:** Théoriquement, oui.

**Le sénateur LeBreton:** En réponse à cette question... je suis heureuse que vous ayez clarifié ce point à propos de la durée du contrat. Je n'ai pas le compte rendu exact... en fait, je l'avais. J'espère que vos transcriptions sont exactes, Edison, parce que, ce matin, je vais me fier à des citations tirées d'elles. Il apparaît clairement que M. Mulroney souhaitait mener à bien certains dossiers avant son départ. Ce sont les mots que vous avez employés hier, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Je pense que oui.



[Texte]

**Senator LeBreton:** Then you said Mr. Shortliffe said the Prime Minister had a live interest in this file and frequently asked how it was going. Mr. Shortliffe's words, correct?

**Mr. Broadbent:** Well, I mean, it's indirect speech rather direct citation, but that was the sentiment.

**Senator LeBreton:** Yes. That's right. Then you also indicated that there was no political interference and continued "There wasn't any question in my mind" — using your words — "of producing a deal at any cost." And then you went on to say, "It had to be a good deal or there would be no deal at all". And that, of course, is as it should be, correct?

So is it unusual for a prime minister to have a live interest in files before his government — and this is not a statement that can be made with regard to all prime ministers of whatever political stripe on all policies of their government.

**Mr. Broadbent:** I mean, I'm inclined to give a simple answer of "yes", but the circumstances and the lead up to a change of leadership and, indeed, an election make it different. However, in my experience it is not unusual even under those circumstances for the Prime Minister of the day to have a live interest in those things that he or she wants to see completed before certain other things happen.

**Senator LeBreton:** That's right, yes.

**Mr. Broadbent:** That's life.

**Senator LeBreton:** Absolutely. And just for the record, I'll just put on the record some other policies that the Prime Minister had a live interest in: NAFTA, which was passed on the 27th of May and given Royal Assent on the 23rd of June; one that he put a lot of pressure on me for, and others, An Act to amend the Criminal Code and the Young Offenders Act and the stalking legislation, which was passed on June 10th and given Royal Assent on June 23rd; and the two acts to establish the territory of Nunavut and then the whole land claims issue of Nunavut, which was passed on June 4th and given Royal Assent June 10th, all before he left office. The live interest in this file, of course, would be natural and, of course, it was still very much alive after he left office.

I just wanted to put that on the record, Mr. Broadbent.

**Senator Tkachuk:** And still is.

**Senator LeBreton:** And still is live, witness our — I just wanted, from your long experience as an outstanding career public servant, for any Prime Minister to have an interest in the files and the policies of his own government is not unusual.

**Mr. Broadbent:** No, it's a rhetorical question. It's not unusual.

**Senator LeBreton:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Nelligan.

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** Puis, vous avez dit que M. Shortliffe avait déclaré que le premier ministre manifestait un vif intérêt pour ce dossier et s'informait fréquemment de son état d'avancement. Ce sont les mots de M. Shortliffe, n'est-ce pas?

**M. Broadbent:** Eh bien, il s'agit de propos rapportés plutôt que d'une citation directe, mais c'était bien le sens de ses propos.

**Le sénateur LeBreton:** Oui. C'est juste. Puis, vous avez également déclaré n'avoir subi aucune forme d'ingérence politique. Vous avez ajouté: «Il ne fait aucun doute dans mon esprit (je reprends vos mots) qu'il fallait en venir à une entente à tout prix. Puis, vous avez dit: «Il fallait en venir à une bonne entente, faute de quoi il n'y aurait pas d'entente». Et cela, bien entendu, est exact, comme il se doit.

Est-il inhabituel qu'un premier ministre manifeste un vif intérêt pour des dossiers dont s'occupe son gouvernement? On ne peut en dire autant de tous les premiers ministres de toute allégeance à propos de l'ensemble des politiques de leur gouvernement.

**M. Broadbent:** Je suis tenté de répondre par un simple «oui», mais les circonstances, la course à l'investiture et l'élection ont fait une différence. Dans mon expérience, il n'est toutefois pas inhabituel que, dans ces circonstances, un premier ministre manifeste un vif intérêt pour certains dossiers qu'il souhaite voir menés à bien avant que ne se produisent certaines choses.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, c'est vrai.

**M. Broadbent:** C'est la vie.

**Le sénateur LeBreton:** Absolument. Aux fins du compte rendu, je citerai quelques autres politiques pour lesquelles le premier ministre manifestait un vif intérêt: l'ALÉNA, qui a été adopté le 27 mai et a reçu la sanction royale le 23 juin. Puis, il y a eu la Loi visant à modifier le Code criminel et la Loi sur les jeunes contrevenants, ce pourquoi il a exercé sur moi et d'autres de fortes pressions, et les dispositions législatives relatives au harcèlement, qui ont été adoptées le 10 juin et ont reçu la sanction royale le 23 juin. Il y a eu aussi les deux lois établissant le territoire du Nunavut et réglant l'ensemble des revendications territoriales relatives au Nunavut, qui ont été adoptées le 4 juin et ont reçu la sanction royale le 10 juin, c'est-à-dire, dans tous les cas, avant qu'il ne quitte son poste. Bien sûr, le vif intérêt qu'il manifestait à l'égard de ce dossier était tout naturel. Bien sûr également, l'intérêt est demeuré même après son départ.

Je voulais simplement dire cela aux fins du compte rendu, monsieur Broadbent.

**Le sénateur Tkachuk:** L'intérêt est toujours vif.

**Le sénateur LeBreton:** Et l'intérêt est toujours vif, comme en témoigne notre... je voulais seulement que vous nous disiez si, selon votre longue expérience en tant que fonctionnaire de carrière exceptionnel, s'il est inhabituel qu'un premier ministre s'intéresse aux dossiers et aux politiques de son gouvernement.

**M. Broadbent:** Non, la question est rhétorique. Ce n'est pas inhabituel.

**Le sénateur LeBreton:** Merci.

**Le président:** Monsieur Nelligan.

[Text]

**Mr. Nelligan:** If I can just clarify this terminal proceeding, Mr. Broadbent. You have told us—

**Senator Bryden:** Well said, this “terminal proceeding”.

**Mr. Nelligan:** I was referring to your termination rather than that. Unfortunately, we’re not terminating this at all.

You’ve said you had this contract which was for a longer period of time. And could you tell us, please, when you ceased working on the file?

**Mr. Broadbent:** Only because I could look at my last sort of invoice date, and that was June 17th.

**Mr. Nelligan:** All right. And can you tell me, please, when Mr. Rowat was appointed as ADM?

**Mr. Broadbent:** I believe June 15th. That’s confirmed.

**Mr. Nelligan:** Yes. So that he was there just as you left.

**Mr. Broadbent:** We had a sort of hand over, yes.

**Mr. Nelligan:** Thank you. Is there anything else you want to comment on that?

**Mr. Broadbent:** No.

**Mr. Nelligan:** No? Thank you very much. That was all.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Broadbent.

**Mr. Broadbent:** Am I through?

**The Chairman:** You’ve been very helpful.

**Mr. Broadbent:** Thank you very much. I wish the committee every success in serving Canada.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Hession, would you please?  
(Raymond Hession, *previously sworn*.)

**Mr. Hession:** Thank you, Mr. Chairman. May I begin?

**Mr. Nelligan:** May I just explain to senators?

**Mr. Hession:** Indeed.

**Mr. Nelligan:** Mr. Hession has asked the committee to reappear relating to the paragraph which you’ll recall I read into the record at the end of his evidence, which had apparently been deleted in the original Justice documents, and he feels that in reading that in retrospect there are some comments he’d like to make with regard to the significance of the paragraph.

**Senator Kirby:** May I just say, though, Mr. Chairman, again for the record, as you know this side has no objections to that. But the chairman and you and I did have a conversation which said that, in fairness to other witnesses, Mr. Hession would deal with this issue only and not get into any other issue.

[Traduction]

**M. Nelligan:** Monsieur Broadbent, je voulais simplement clarifier les circonstances qui ont entouré la phase terminale du contrat. Vous nous avez dit...

**Le sénateur Bryden:** «Terminal», dans le contexte, le mot est particulièrement bien choisi.

**M. Nelligan:** Je faisais plutôt référence à la fin de votre contrat. Malheureusement, tout cela est loin d’être «terminé».

Vous avez dit que votre contrat est prévu pour une plus longue durée. Auriez-vous l’amabilité de nous dire quand vous avez cessé de travailler à ce dossier?

**M. Broadbent:** Seulement parce que j’ai pu mettre la main sur la date de la dernière facture. C’était le 17 juin.

**M. Nelligan:** Très bien. Et pouvez-vous me dire, s’il vous plaît, quand M. Rowat a été nommé SMA?

**M. Broadbent:** Je crois que c’était le 15 juin. C’est confirmé.

**M. Nelligan:** Oui. Donc, il est arrivé juste avant que vous ne partiez.

**M. Broadbent:** Nous avons procédé à une sorte de passation des pouvoirs, oui.

**M. Nelligan:** Merci. Y a-t-il autre chose que vous vouliez ajouter à ce propos?

**M. Broadbent:** Non.

**M. Nelligan:** Non? Merci beaucoup. C’est tout.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Broadbent.

**M. Broadbent:** C’est terminé?

**Le président:** Vous nous avez été fort utile.

**M. Broadbent:** Je vous remercie beaucoup. Je souhaite au comité tout le succès voulu dans sa défense des intérêts du Canada.

**Le président:** Merci. Monsieur Hession, s’il vous plaît.

(Raymond Hession, *témoin déjà assermenté*.)

**M. Hession:** Merci, monsieur le président. Puis-je commencer?

**M. Nelligan:** Puis-je expliquer la situation aux sénateurs?

**M. Hession:** Certainement.

**M. Nelligan:** M. Hession a demandé à comparaître de nouveau devant le comité à propos du paragraphe que j’ai lu, vous vous en souviendrez, aux fins du compte rendu à la fin de son témoignage, qui semble-t-il avait été supprimé dans les documents originaux du ministère de la Justice. En relisant le texte avec un peu de recul, il en est venu à la conclusion qu’il aimerait formuler certains commentaires à propos de la signification du paragraphe.

**Le sénateur Kirby:** Aux fins du compte rendu, monsieur le président, je tiens à apporter une précision, même si vous savez que, de notre côté, nous ne voyons aucune objection à tout cela. Mais le président, vous et moi avons eu une conversation au terme de laquelle nous en sommes venus à la conclusion que M. Hession, par souci d’équité envers les autres témoins, ne pouvait s’intéresser qu’à cette question seulement, à l’exclusion de toute autre.

[Texte]

**Mr. Nelligan:** That has been explained to him and he understands.

**Senator Kirby:** Okay. That's fine. For the record, we understood why he was only dealing with one subject.

**The Chairman:** Okay, Mr. Hession.

**Mr. Raymond Hession, Hession, Neville & Associates:** Thank you, Mr. Chairman. This is unusual. I do appreciate that the chairman and the committee would do me the courtesy, presumably in the interests of fairness and equitable handling, to allow me to respond to what was a transaction that occurred at the very end of my giving of evidence yesterday when counsel responded to my complaint. The complaint in particular, you'll recall yesterday morning when I made the fundamental point, which I continue to believe is fundamental to the efficacy of this inquiry, that all evidence tabled by me, in terms of the documents in my hands, was unexpurgated in the interest of openness and transparency. And it has been tabled in that spirit. I was complaining that I was being given very large volumes of documents that were notable for the degree of expurgation of paragraphs in them.

I pointed out one particular document. I'd like to say it was done randomly, but it wasn't. I pointed at it because it dealt with a central concern of the committee. It had to do with the meeting on December 15th, 1992, eight days after the award, on the subject of the letter sent to me announcing our success, in which was recited a condition, and the condition was "financeability". I asked at that meeting explicitly of the assistant deputy minister (Airports), "What is it you would have us do to give you the comfort you seek with respect to that — understanding, as all members here understand, that we had just come through one of the most rigorous evaluations of our capability to perform this project, including its "financeability" not two months before with Richardson Greenshields having applied itself to that particular issue.

The assistant deputy minister (Airports), in answer to my question, said "I will not tell you. Instead, we're hiring a financial adviser in due course whose opinions we will rely upon with respect to the unspecified concerns regarding "financeability."

Counsel — and I thank him for this — pursued my concern with respect to the specific memorandum that I had identified. He read into the record at the end of yesterday's meeting — and frankly, Mr. Chairman, I was no nonplussed at that point, the meeting having effectively ended, that I went back and reflected on what was said in terms of the expurgated paragraph. And it was for that reason that I asked to address you here today.

Let me remind senators what it was that was expurgated and now read into the record. This is from a document with respect to the meeting of December 15th, so they are the minutes of the meeting effectively. Mr. Barbeau noted that — now this is the paragraph that was expurgated:

[Translation]

**M. Nelligan:** Cela a été expliqué au témoin, et il comprend.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. C'est bon. Aux fins du compte rendu, nous comprendrons pourquoi il ne s'est intéressé qu'à un seul sujet.

**Le président:** D'accord, monsieur Hession.

**M. Raymond Hession, Hession, Neville & Associates:** Merci, monsieur le président. Cela est inhabituel. J'apprécie le fait que le président et le comité aient eu la courtoisie, dans l'intérêt de la justice et de l'équité des procédures, de m'autoriser à réagir à un échange survenu à la fin de mon témoignage d'hier, au moment où le conseiller juridique réagissait à une plainte formulée par moi. En particulier, ma plainte... vous appellerez que j'ai soulevé hier matin un point fondamental, que je continue de juger fondamental pour l'efficacité de la présente enquête, c'est-à-dire que toutes les preuves que j'ai déposées, soit les documents que j'avais en ma possession, n'ont pas été censurées par souci d'ouverture et de transparence. Ils ont été déposés dans cet esprit. Je me plaignais du fait qu'on a fourni de très volumineux documents qui se distinguent par le nombre de paragraphes censurés qu'on y retrouve.

J'ai fait référence à un document en particulier. J'aimerais pouvoir dire que je l'ai choisi au hasard, mais tel n'est pas le cas. Si je l'ai pointé du doigt, c'est parce qu'il a trait à une préoccupation centrale du comité. Il a trait à la réunion qui a eu lieu le 15 décembre 1992, soit huit jours après l'attribution du contrat, à propos de la lettre dans laquelle on m'annonçait que notre société avait été retenue. Dans la lettre, on énonçait une condition, c'est-à-dire que le projet devait pouvoir être financé. J'ai explicitement posé au sous-ministre adjoint (aéroports) la question suivante: «Que devons-nous faire pour vous rassurer à ce sujet?» Comme tous les membres du comité le savent, on venait tout juste d'assujettir notre capacité de réaliser ce projet aux évaluations les plus rigoureuses qui soient. Moins de deux mois auparavant, la firme Richardson Greenshields s'était notamment concentrée sur la question de la capacité financière.

Le sous-ministre adjoint (aéroports), en réponse à ma question, a déclaré: «Je ne vous le dirai pas. En temps opportun, nous embaucherons plutôt un conseiller financier. En ce qui a trait aux préoccupations non définies relatives à la capacité financière, nous nous fierons à ces opinions.»

Le conseiller juridique (et je l'en remercie) a donné suite aux préoccupations que j'avais soulevées à propos de la note de service. À la fin de l'audience d'hier, il a lu la lettre aux fins du compte rendu, et, pour être tout à fait franc, monsieur le président, j'étais à ce moment si perplexe, la rencontre étant effectivement terminée, que je me suis mis à réfléchir de nouveau à ce qu'on avait dit à propos du paragraphe censuré. C'est pour cette raison que j'ai demandé à prendre la parole aujourd'hui.

Sénateurs, permettez-moi de vous rappeler ce qui a été censuré et de le lire maintenant aux fins du compte rendu. Il s'agit d'un document qui porte sur la réunion du 15 décembre. De fait, il s'agit du procès-verbal de cette réunion. M. Barbeau a indiqué que... voici maintenant le contenu du paragraphe censuré:



[Text]

Ministers were concerned about the “financeability” of the project in light of the current uncertainties in the airline sector, hence the need for Paxport Inc. to demonstrate “financeability”.

I want to point out the explicit, precise reference to “the current uncertainties in the airline industry” because if we took the time — which, if the Senate wishes, I’m happy to do — in terms of doing the background research here, through the entire period of the proposal call, the run up to it, the call itself, the response, the evaluation, there was running in this country a deep concern about the structure of the airline industry, Air Canada and Canadian. Canadian, in particular, was notable for its apparent financial difficulties and the issues around its potential relationship with American Airlines.

There was, we all know, a dip, a very temporary dip, I might add, in the amount of passenger traffic flying in and out of Pearson and in the aviation industry as a whole. Ministers and senior officials, through that entire period — separate and apart from the T-1, T-2 exercise size, the proposal call — were seized with the airline issue. That was the reason, the only reason. There was no other reason that “financeability” became an issue. It didn’t have to do with the financial condition of any of the partners in Paxport or the aggregate capability of the Paxport shareholders and their very substantial aggregate treasuries to meet this requirement.

Had I known that that was the limit of the issue, just the question of the current uncertainties in the airline industry; and had I known that that guiding principle’s document that we’ve heard about *ad nauseam* in this committee was in fact out there influencing fundamentally the point of view of Air Canada in so far as the “financeability” issue was concerned, it would have been quite a different series of experiences and activities following the December 15th meeting. And I think — and this is what I would say to senators and challenge you to deal with this issue fairly — had you known that expurgated paragraph, my belief is some of you wouldn’t be concluding that that there was some sort of skullduggery going on between the parties who ultimately formed Mergeco.

That’s what I don’t like about expurgated documents. And I ask the question of this committee: If we’re going to get to the truth, how many other documents, how much other covered up information will we uncover if we challenge every single paragraph that we find expurgated in these voluminous documents? Fairness, honesty and truth is what we on our side seek and I must say, expurgating that particular paragraph so that the senators and the public couldn’t understand why there was the “financeability” issue, that’s why: It was because the airlines in this country were experiencing difficulty.

[Traduction]

Les ministres se sont dit préoccupés par le financement du projet dans le contexte des incertitudes qui caractérisent actuellement l’industrie aérienne, d’où la nécessité pour Paxport Inc. de faire la preuve de sa capacité de le financer.

Je tiens à relever la référence précise et explicite aux «incertitudes qui caractérisent actuellement l’industrie aérienne», parce que si nous prenions le temps (et, avec la permission du Sénat, je serai heureux de le faire) de faire les recherches qui s’imposent ici pour l’ensemble de la période de demande de propositions, les préparatifs qui y ont mené, la demande elle-même, les propositions, leur évaluation, nous constaterions que la structure de l’industrie aérienne, Air Canada et Canadien, suscitait de profondes préoccupations au pays. Canadien, en particulier, se distinguait par ses apparentes difficultés financières, ainsi que par les questions entourant une éventuelle association avec American Airlines.

Nous le savons tous, le nombre de passagers passant par Pearson et desservis par l’industrie aérienne dans son ensemble a connu une baisse, une baisse, je m’empresse de l’ajouter, très temporaire. Pendant toute cette période, les ministres et les hauts fonctionnaires (indépendamment des questions entourant la taille des aéroports 1 et 2 et de la demande de propositions) se sont passionnés pour l’industrie aérienne. C’était la raison, la seule raison. C’est pour cette seule et unique raison que la question de la capacité financière a été soulevée. Cela n’avait rien à voir avec la situation financière de l’une ou l’autre des parties associées à Paxport, ni avec la capacité totale des actionnaires de Paxport et des fonds totaux très considérables à leur disposition de respecter cette exigence.

Si j’avais su que cette question tournait seulement autour des incertitudes entourant en ce moment l’industrie aérienne et que les principes directeurs dont il a été ici question *ad nauseam* modifiaient de façon fondamentale le point de vue d’Air Canada à l’égard de la capacité financière, les expériences et les activités qui ont suivi la réunion du 15 décembre auraient été tout à fait différentes. Et je pense (voilà ce que je dis aux sénateurs en les mettant au défi de s’attaquer à cette question dans un souci d’équité) que si vous aviez connu la teneur de ce paragraphe censuré, certains d’entre vous, je crois, n’auraient pas conclu à l’existence de maquignonnage entre les parties qui allaient finir par former Mergeco.

Voilà ce qui me déplait à propos des documents censurés. Et je pose la question suivante au comité: si nous voulons faire toute la lumière, combien d’autres documents, combien d’autres informations cachées allons-nous mettre au jour si nous contestons chacun des paragraphes censurés contenus dans ces volumineux documents? De notre côté, nous sommes à la recherche de l’équité, de l’honnêteté et de la vérité, et je vais répéter pourquoi on a censuré ce paragraphe en particulier de manière à ce que ni les sénateurs ni le grand public ne puissent comprendre pour quel motif la question de la capacité financière avait été soulevée: c’était parce que les compagnies aériennes du pays éprouvaient des difficultés.

*[Texte]*

Finally, Mr. Chairman, yesterday I was asked, as a consequence of this whole issue of "financeability": Did I think that there might have been something going on in the background that I was not aware of? I answered that question. I said there was nothing going on. I read in the paper today that there's some sort of conspiratorial belief, a sham that was going on. I must say that is nothing short of political trash.

**Senator Bryden:** Mr. Chairman, do you—

**Mr. Hession:** I must say that is nothing short of political trash and that political trash is unacceptable to us Canadian businessmen who are responsibly responding to this requirement. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Nelligan:** Does any one want to ask any questions arising out of that?

**Senator Jessiman:** No, he said enough here.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Hession.

**Mr. Hession:** Thank you, Mr. Chairman.

The committee adjourned until 12:30.

---

Ottawa, Thursday, August 3, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day at 12:30 p.m. to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please.

I hope that you all had a nice, long, leisurely lunch.

We have some very important witnesses before us this afternoon, so important, in fact, that because of the moving ahead and some delays we had this week, we trust that our witnesses are going to be available to us for the entire day of Tuesday, August 15th, next week being a break.

I don't know if you have been notified of that, but you will understand the problem we had this week because of things moving ahead. Your testimony is too important to the committee to be wedged in this afternoon, this being an afternoon which adjourns at 3 p.m., so that I hope that you will find it convenient to join us on the 15th of August for the entire day.

**Mr. John Desmarais, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Airports Group, Transport Canada:** I have one problem with the 15th of August. As I told counsel earlier, I'm on discovery on the litigation between T1T2 Limited Partnership and the Crown on that date. I will try and make arrangements, but it will take some cooperation with the other side.

*[Translation]*

En terminant, monsieur le président, on m'a posé hier la question suivante dans le contexte de tout le problème de la capacité financière. Ainsi, on m'a demandé si, à mon insu, quelque chose avait pu se tramer en coulisse. J'ai répondu à la question. J'ai répondu que rien de tel n'avait cours. Dans le journal d'aujourd'hui, j'ai lu qu'on croyait à l'existence d'une sorte de conspiration ou d'imposture. Cela n'est rien d'autre que de la basse politiciaille.

**Le sénateur Bryden:** Monsieur le président, avez-vous...

**M. Hession:** Cela n'est rien d'autre que de la basse politiciaille, et la basse politiciaille n'est pas acceptable pour nous, hommes d'affaires canadiens, qui avons relevé ce défi de façon responsable. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Nelligan:** Y a-t-il des questions à ce sujet?

**Le sénateur Jessiman:** Non, il en a dit assez.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup, monsieur Hession.

**M. Hession:** Merci, monsieur le président.

Le comité suspend ces travaux jusqu'à 12 h 30.

---

Ottawa, le jeudi 3 août 1995

Le comité sénatorial spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui à 12 h 30 pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'Aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** La séance est ouverte.

J'espère que vous avez tous eu un déjeuner long et agréable.

Nous accueillons cet après-midi plusieurs témoins très importants. De fait, ils sont tellement importants que nous espérons, à cause des retards que nous avons encourus cette semaine, pouvoir les accueillir à nouveau pendant toute la journée du mardi 15 août, après la pause de la semaine prochaine.

Je ne sais pas si l'on vous a expliqué les raisons des modifications apportées à l'ordre de comparaison mais je tiens à vous dire que votre témoignage est trop important à nos yeux pour que nous puissions l'achever complètement cet après-midi, d'autant plus que nous allons lever la séance à 15 heures. J'espère en conséquence qu'il vous sera possible de vous joindre à nous pendant toute la journée du 15 août.

**M. John Desmarais, conseiller spécial du sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, Transports Canada:** J'aurais peut-être un problème à ce sujet. Comme je l'ai dit plus tôt à votre conseiller, je dois participer ce jour-là à l'enquête préliminaire relative au litige entre *T1T2 Limited Partnership* et la Couronne. Je vais essayer de prendre d'autres dispositions mais tout dépendra du degré de coopération de la partie adverse.

[Text]

**Senator Jessiman:** Any chance it might be settled before then?

**Mr. Desmarais:** No comment.

**The Chairman:** All right. Mr. Nelligan will introduce our witness.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Senators, we have a team to deal with the negotiating process today. The leader of that team is Mr. William Rowat, who is presently Deputy Minister, Fisheries and Oceans and is more concerned these days with salmon and cod than he is with airports. He was, as you heard this morning, put into the special job of associate deputy minister in June of 1993 and supervised the final negotiations.

With him is Mr. Desmarais, who was at that time the chief negotiator with Transport Canada and has been, since March 1992 until now, the Senior Advisor (Airports) in the office of the Assistant Deputy Minister.

**Senator Jessiman:** What is Desmarais' first name?

**Mr. Nelligan:** I'm sorry, Mr. John Desmarais.

Then we have Mr. Keith Jolliffe, who at the critical time was Director of Cooperate Planning and Special Projects in the Airports Group and has been financial advisor on the air navigation system commercialization project — when I've had the honour of meeting him in that capacity — for the company that is going to have its first official meeting tomorrow morning.

They will be able to discuss not only the negotiations from the middle of June until October, but Mr. Desmarais and Mr. Jolliffe will be able to assist us in the earlier phases because they had some experience, I understand, with all aspects of the process right through to its conclusion.

I understand after being sworn that Mr. Rowat will have a brief introductory statement.

(Mr. William Rowat, sworn:)

(Mr. John Desmarais, sworn:)

(Mr. Keith Jolliffe, sworn:)

**The Chairman:** Please proceed, Mr. Rowat.

**Mr. William Rowat, Deputy Minister, Fisheries and Oceans:** Okay, thank you, Mr. Chairman.

As the chairman has referred to, my name is Bill Rowat, currently Deputy Minister of Fisheries and Oceans. I have been a federal civil servant for 22 years.

With respect to the Pearson airport redevelopment, the relevant positions that I held were, first, Assistant Secretary, Economic and Regional Development Policy Group at the Privy Council Office, January '91 to June 15th, 1993; secondly, Associate Deputy Minister, Transport Canada, June 15th, 1993 to May 9th, 1994.

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Se pourrait-il que le litige soit réglé d'ici là?

**M. Desmarais:** Pas de commentaire.

**Le président:** Très bien. M. Nelligan va nous présenter les témoins.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller du comité:** Nous accueillons aujourd'hui une équipe qui a participé au processus de négociation. Le chef d'équipe est M. William Rowat, actuellement sous-ministre des Pêches et Océans, ce qui l'amène maintenant à s'intéresser plus au saumon et à la morue qu'aux aéroports. Comme on vous l'a dit ce matin, on lui avait confié le poste spécial de sous-ministre associé en juin 1993, ce qui l'a amené à superviser la dernière série de négociations.

Il est accompagné de M. Desmarais, qui était alors négociateur en chef à Transports Canada et qui occupe depuis mars 1992 le poste de conseiller principal (aéroports) du sous-ministre adjoint.

**Le sénateur Jessiman:** Quel est le prénom de M. Desmarais?

**M. Nelligan:** Veuillez m'excuser, c'est John.

Nous avons également M. Keith Jolliffe, qui occupait au moment crucial le poste de directeur de la Planification ministérielle et des projets spéciaux pour le Groupe des aéroports et qui est aujourd'hui conseiller financier sur le projet de commercialisation du système de la navigation aérienne (et nous avons déjà eu l'honneur de le rencontrer à ce titre) pour la société qui tiendra sa première assemblée officielle demain matin.

Les témoins pourront nous donner des précisions sur les négociations qui sont tenues entre la mi-juin et octobre; en outre, M. Desmarais et M. Jolliffe pourront nous parler également des étapes antérieures de la négociation car, si j'ai bien compris, ils se sont occupés de tous les aspects du processus, jusqu'à sa conclusion.

Je crois comprendre que M. Rowat fera une brève déclaration liminaire lorsque les témoins auront tous prêté serment.

(M. William Rowat, assermenté:)

(M. John Desmarais, assermenté:)

(M. Keith Jolliffe, assermenté:)

**Le président:** Monsieur Rowat vous avez la parole.

**M. William Rowat, sous-ministre, Pêches et Océans:** Merci, monsieur le président.

Comme l'a dit le président, je m'appelle Bill Rowat et j'occupe actuellement le poste de sous-ministre des Pêches et Océans. Je suis fonctionnaire fédéral depuis 22 ans.

En ce qui concerne le réaménagement de l'aéroport Pearson, les fonctions pertinentes que j'ai occupées sont les suivantes: de janvier 1991 au 15 juin 1993, secrétaire adjoint, Politique du développement économique régional, au Conseil privé; du 15 juin 1993 au 9 mai 1994, sous-ministre associé, Transports Canada.



## [Texte]

At PCO, my staff and I monitored Pearson redevelopment during this period, amongst many other files. I periodically briefed the clerk whenever there was an event of significance. I took part in discussions with other senior officials at various stages. I made arrangements for review by ministers at appropriate times.

When I was assigned to Transport Canada as Associate Deputy Minister on June 15th, one of my immediate tasks was to take over as the senior negotiator on the Pearson Terminal 1/Terminal 2 file. I inherited Mr. Broadbent's very capable team, two of the members of which are sitting on my right and left. John Desmarais, Keith Jolliffe and Wayne Power were the key individuals that supported me during the set of negotiations over the months that I was on the file.

Equally supportive as part of the team, Maralee McLaren, Don Dickson, who was our financial advisor internally, Chern Heed, the airport manager at Pearson, Judy Boulay, who assisted us in many respects. On the Justice side, we had Bob Greene, departmental counsel, along with Jacques Pigeon.

Outside, we had Gordon Dickson from Cassels Brock and Paul Stehelin as financial advice from Deloitte Touche.

Under the direction of the minister and with the assistance of this foregoing group — and I should mention with the support of the Airports Group at Transport Canada — and in consultation with central agencies, I proceeded throughout the summer of 1993 to negotiate the agreement with Pearson Development Corporation.

When I inherited the file from Mr. Broadbent, the main elements of the agreement had been negotiated or were close to resolution. Of the outstanding items, the arrangement with Air Canada was the most difficult, but it was subsequently resolved.

An agreement in principle with Pearson Development Corporation was announced on August 30th, 1993. The drafting of the final documents took another month to complete. The documents were signed by representatives of Pearson Development Corporation on Sunday, October 3rd, 1993, and by Jean Corbeil on behalf of the Government of Canada on Monday, October 4th, 1993, and then put into escrow until October 7th.

On October 7th, I signed, in the presence of Pearson Development Corporation officials and legal staff of Cassels Brock, amongst others, the release of these documents from escrow, having confirmed and witnessed that certain conditions precedent had been met.

Following the election of the new government on October 25th, Mr. Nixon was appointed to review the Pearson Airport Agreements. My team and I cooperated fully with he and his team in their review.

That is my very brief opening statement, Mr. Chairman.

## [Translation]

Au Conseil privé, mon personnel et moi-même étions chargés, entre autres choses, de surveiller l'évolution du projet de réaménagement de l'aéroport Pearson. À ce titre, j'étais chargé d'informer le greffier lorsqu'il y avait des événements importants. J'ai également participé à diverses discussions avec d'autres cadres supérieurs, à diverses étapes du processus et j'ai aussi organisé des séances d'information à l'intention de ministres.

Lorsqu'on m'a confié le poste de sous-ministre associé au ministère des Transports, le 15 juin, l'une de mes premières fonctions a été celle de négociateur principal du projet de réaménagement de l'aéroport Pearson. J'ai ainsi pris la direction de l'équipe très compétente de M. Broadbent, dont deux des membres m'accompagnent aujourd'hui. John Desmarais, Keith Jolliffe et Wayne Power sont les principaux fonctionnaires qui m'ont appuyé pendant la série de négociations dont je me suis occupé.

Je bénéficiais également à l'époque du soutien de Maralee McLaren, de Don Dickson, notre conseiller financier, de Chern Heed, directeur de l'aéroport Pearson, et de Judy Boulay. L'équipe comprenait également deux représentants du ministère de la Justice, soit Bob Greene, conseiller ministériel, et Jacques Pigeon.

Finalement, de l'extérieur de la fonction publique, nous avions Gordon Dickson, de Cassels Brock, et Paul Stehelin, conseiller financier chez Deloitte & Touche.

C'est donc sous la direction du ministre et avec l'aide de cette équipe (ainsi qu'avec le soutien du Groupe des aéroports, de Transports Canada) que j'ai entrepris pendant l'été de 1993, en consultant les organismes centraux du gouvernement, de négocier l'accord avec la société de réaménagement de l'aéroport Pearson.

Lorsque j'ai pris la relève de M. Broadbent, les principaux éléments de l'accord avaient déjà été négociés ou étaient sur le point d'être réglés. L'une des questions pendantes les plus difficiles concernait l'entente avec Air Canada, mais elle finit elle aussi par être réglée.

Une entente de principe avec *Pearson Development Corporation* fut annoncée le 30 août 1993 mais il fallut un mois de plus pour rédiger les textes définitifs. Les documents furent signés par des représentants de *Pearson Development Corporation* le dimanche 3 octobre 1993, et par Jean Corbeil, au nom du gouvernement du Canada, le lundi 4 octobre 1993, pour être entiers jusqu'au 7 octobre.

Le 7 octobre, j'ai signé en présence de représentants de la *Pearson Development Corporation* et de conseillers juridiques de Cassels Brock, entre autres, le document de libération de ces documents, après avoir vérifié devant témoins que certaines conditions avaient été respectées.

Suite à l'élection du nouveau gouvernement, le 25 octobre, M. Nixon fut chargé d'examiner les accords de l'aéroport Pearson, et mon équipe et moi-même lui avons donné notre pleine coopération à ce sujet.

C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

[Text]

**The Chairman:** Thank you.

Senator Bryden.

**Senator Bryden:** Thank you.

Your opening statement has covered a lot of my preliminary questions. I only have one left, and it relates to the meetings of deputy ministers. Were there meetings of deputy ministers from various interested departments and agencies on this file from time to time?

**Mr. Rowat:** Over what — over a number of years?

**Senator Bryden:** Covering the period when you were still with PCO.

**Mr. Rowat:** When I was with PCO, yes, there were a number of meetings over the two and some years when I was with Privy Council.

**Senator Bryden:** Normally, what departments would be — what deputy ministers would attend those meetings?

**Mr. Rowat:** Usually the deputy ministers of the central agencies because this was primarily — the issue at stake was a financial one which would involve Finance and Treasury Board. Normally the Privy Council office would be involved or, in many cases, actually call the meeting on behalf or at the request of the Deputy Minister of Transport.

**Senator Bryden:** Who would normally chair those meetings?

**Mr. Rowat:** On different occasions it would be the Deputy Minister of Transport, depending on the level of officials. At other occasions it could be the clerk, Glen Shortliffe in this case.

**Senator Bryden:** Did you attend all or some of these meetings?

**Mr. Rowat:** Certainly in 1993 I attended most, if not all, of those meetings.

**Senator Bryden:** I'm going to go through a number of documents, all of which have the government number on it.

I will go through as quickly as I reasonably can to cover the points that I feel are important. I can control the length of my questions, but the length of your answers are entirely up to you.

**Senator Jessiman:** Mr. Chairman, is the senator going to do as his fellow senator did this morning, provide us with documents?

**Senator Bryden:** I wish I could. I didn't get them ready until — but I can give you references. They are all in the binders. In order to make it so that it's as fair as possible, rather than ask the — Mr. Rowat, I think you prefer, rather than Rowat?

**Mr. Rowat:** Rowat.

**Senator Bryden:** I told somebody that now that he's in fish, Rowat would be better. Anyway, that's the only theatrics for today.

[Traduction]

**Le président:** Merci.

Sénateur Bryden.

**Le sénateur Bryden:** Merci.

Vous venez déjà de répondre à plusieurs des questions que je voulais vous poser. Il m'en reste cependant une, concernant les réunions des sous-ministres. Y a-t-il eu de temps à autre des réunions de sous-ministres des divers ministères et organismes concernés par ce dossier?

**M. Rowat:** Pendant quelle période?

**Le sénateur Bryden:** Pendant que vous occupiez votre poste au Bureau du Conseil privé.

**M. Rowat:** Oui, pendant mes deux années et quelques mois au Conseil privé, il y a eu plusieurs réunions à ce sujet.

**Le sénateur Bryden:** En règle générale, les participants représentaient quels ministères?

**M. Rowat:** Il s'agissait généralement des sous-ministres des organismes centraux, puisque le dossier était surtout d'ordre financier. Autrement dit, cela intéressait surtout, du point de vue financier, le ministère des Finances et le Conseil du Trésor. Normalement, le Bureau du Conseil privé participait aux réunions et même, dans bien des cas, les convoquait, à la demande du sous-ministre des Transports.

**Le sénateur Bryden:** Qui était normalement le président de séance?

**M. Rowat:** Ce fut à plusieurs reprises le sous-ministre des Transports, mais aussi, dans d'autres cas, le greffier, Glen Shortliffe.

**Le sénateur Bryden:** Avez-vous participé à toutes ces réunions, ou à certaines d'entre elles?

**M. Rowat:** En 1993, j'ai participé à la plupart, voire à la totalité.

**Le sénateur Bryden:** Je vais maintenant évoquer plusieurs documents qui portent tous un numéro du gouvernement.

Je vais essayer d'aller le plus vite possible pour poser toutes les questions qui me paraissent importantes. Je tenterai d'être bref dans mes questions et vous déciderez vous-même de la longueur de vos réponses.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, le sénateur a-t-il l'intention de faire comme son collègue de ce matin, c'est-à-dire de nous remettre les documents?

**Le sénateur Bryden:** J'aimerais bien le faire mais je n'ai pas eu le temps de tout photocopier. Je peux cependant vous donner les références précises et vous les trouverez tous dans les classeurs. Je vais essayer d'être aussi juste que possible... Vous préférez que je vous appelle M. Rowat ou Rowat?

**M. Rowat:** Rowat.

**Le sénateur Bryden:** Je disais ce matin à quelqu'un que Rowat, ou rameur, serait préférable puisque vous êtes maintenant dans le poisson. C'est la seule plaisanterie que je voulais faire aujourd'hui.

[Texte]

**The Chairman:** That's a real knee slapper.

**Senator Bryden:** It got more laughs than you got this morning.

I refer to document 001105, if my photocopier is —

**Senator Jessiman:** What date?

**Senator Bryden:** May the 10th, 1993. It's a memo from Carole Swan to Sid Gershberg with copies to Mr. Clark and Mr. Cappe, who I think are Treasury Board officials. It's the minutes of a meeting. It says in this document that the attendees — there's a list, which I won't read, but that you attended that meeting.

I want to refer to, first of all, the meeting. At the bottom of the page, it says:

Mr. Broadbent will likely circulate a deck or Aide-Mémoire outlining the status of various issues. It remains very difficult for us to stay on top of this file since Mr. Broadbent is dealing bilaterally with senior officials at PCO. As well, information is limited and the people at Transport working with Mr. Broadbent are not in a position to discuss issues.

Can you shed light on that statement? This is a Treasury Board minute. I realize that.

**Mr. Rowat:** That's right. I think you would be better served to ask Treasury Board officials on a document that was sourced there.

This is a document that was prepared for either Sid or Mel Cappe — to Sid Gershberg or Mel Cappe, I assume, to attend an upcoming meeting.

**Senator Bryden:** Yes.

**Mr. Rowat:** I'm assuming that it was an officer that was preparing the kind of briefing and raising the kinds of questions. It sounds as though she was having some difficulty, in her own words, getting information from Mr. Broadbent's staff. I really can't comment on what kind of difficulty she had.

**Senator Bryden:** Not having your diary here, you probably don't know for sure. Do you know if you attended the meeting?

**Mr. Rowat:** I don't have my diary here, but I expect that I did because I know I was in Ottawa during that period.

**Senator Bryden:** It indicates that:

There are three areas that will likely be discussed at the meeting:

- Mergeco (now called Pearson Development Corporation);
- Personnel issues
- The Redevelopment Proposal/Related Business Issues.

I'm not concerned at all with the personnel issues.

[Translation]

**Le président:** Vous êtes désopilant.

**Le sénateur Bryden:** J'ai cependant eu plus de succès que vous ce matin.

J'attire votre attention sur le document 001105, si ma photocopieuse était...

**Le sénateur Jessiman:** De quelle date?

**Le sénateur Bryden:** Du 10 mai 1993. C'est une note adressée par Carole Swan à Sid Gershberg, avec copies à M. Clark et à M. Cappe, des représentants du Conseil du Trésor si je ne me trompe. On y trouve une liste de participants, que je ne vais pas vous lire, mais vous y figurez.

Voici ce que je lis au bas de la page:

M. Broadbent diffusera probablement un aide-mémoire faisant le point sur les diverses questions. Il nous est encore très difficile de suivre l'évolution de ce dossier puisque M. Broadbent traite de manière bilatérale avec des cadres supérieurs du BCP. En outre, les informations disponibles sont limitées et les gens du ministère des Transports qui travaillent avec M. Broadbent ne sont pas habilités à discuter des questions en jeu.

Pourriez-vous nous donner des précisions sur cette affirmation, même si je sais qu'il s'agit d'un document du Conseil du Trésor?

**M. Rowat:** C'est exact. Je crois que vous auriez avantage à poser votre question à des représentants du Conseil du Trésor.

Il s'agit d'un document préparé pour Sid Gershberg ou Mel Cappe en vue, je suppose, d'une réunion à venir.

**Le sénateur Bryden:** Oui.

**M. Rowat:** Je suppose que la personne ayant rédigé le document soulevait certaines questions en vue de cette réunion. Si je comprends bien, elle avait quelque difficulté à obtenir des informations du personnel de M. Broadbent. Je ne saurais cependant ajouter quoi que ce soit là dessus.

**Le sénateur Bryden:** Vous ne pouvez sans doute pas vérifier dans votre agenda, puisque vous ne l'avez pas avec vous, mais vous souvenez-vous d'avoir participé à cette réunion?

**M. Rowat:** Il est vrai que je n'ai pas mon agenda avec moi mais je suppose que j'ai participé à la réunion car je sais que j'étais à Ottawa à cette époque.

**Le sénateur Bryden:** Voici ce que je lis plus loin:

Trois questions seront probablement abordées durant la réunion:

- Mergeco (qui s'appelle aujourd'hui *Pearson Development Corporation*);
- les problèmes de personnel
- des questions relatives au projet de réaménagement et à des affaires connexes.

Je ne m'intéresse pas du tout aux questions de personnel.



[Text]

The second last bullet on that page, on page 2, I would just like to read it, and maybe you can recall if it was discussed at the meeting.

- The partnership agreement calls for the Claridge proposal to be withdrawn prior to the government announcing that formal negotiations have commenced. We understand (unofficially) that Transport did indeed receive a letter this week from Claridge withdrawing its original bid. This reduces one element of risk identified earlier by TBS legal counsel to avoid a possible legal suit.

At the time that this meeting was held on May the 10th, Claridge's original proposal was just then being withdrawn off the table.

**Mr. Rowat:** Yes, I think that was the case.

**Senator Bryden:** So that was probably discussed at the meeting as well.

One of the other items that was to be discussed was the redevelopment proposal and related business issues.

I'm reading from page 4. I don't want to go too fast. It's number 3:

- The most significant issue may be the degree of difference between what is being proposed now for the redevelopment of T1 and T2 and the original Paxport proposal (over \$600 million). Currently two options are being considered, an immediate investment of:

1. \$47 million — primarily an extension of the Rapadair facilities in T2, an improvement sought by Air Canada. The intention is also to do minimal essential work in T1 and close it after 2 years; or
2. \$96 million — same as option 1 but includes further work to Transborder facilities in T2, again improvements sought by Air Canada. Option 2 also includes the closure of T1 after 2 years, and the immediate payment by the carriers of \$1 per passenger fee.

Do you recall that being discussed at the meeting?

**Mr. Rowat:** I don't recall the particulars of that meeting, but I know over this period there were at least two if not three deputy minister's meetings where the issue of the \$96 million option and the rent deferral were discussed. So, in all likelihood, this was the preparation for the Treasury Board for attending that meeting, and in all likelihood, yes, that discussion took place.

**Senator Bryden:** Since you continued with this file right into Transport, how was it finally resolved? Was it the 47 million resolution or the 96?

[Traduction]

Je voudrais cependant vous lire un paragraphe qui figure sur cette page, et je vous demanderai si vous vous souvenez que cette question a été discutée pendant la réunion.

- L'accord de partenariat prévoit que la proposition de Claridge sera retirée avant que le gouvernement annonce le lancement des négociations officielles. Nous croyons comprendre (officieusement) que le ministère des Transports a effectivement reçu cette semaine une lettre de Claridge retirant sa proposition d'origine. Cela atténue un élément de risque que le conseiller juridique du Conseil du Trésor avait identifié relativement à d'éventuelles poursuites juridiques.

Lors de cette réunion, du 10 mai, Claridge venait donc tout juste de retirer sa proposition.

**M. Rowat:** Je pense que oui.

**Le sénateur Bryden:** Cela a donc probablement été discuté pendant la réunion.

Celle-ci a également porté sur le projet de réaménagement et sur des affaires connexes.

Je vais vous lire la partie 3 de la page 4:

- La question la plus importante concerne peut-être l'ampleur des différences entre ce que l'on propose aujourd'hui pour le réaménagement de T1 et de T2 et la proposition d'origine de Paxport (de plus de 600 millions de dollars). À l'heure actuelle, on envisage deux options, avec un investissement immédiat de:

1. 47 millions de dollars — concernant essentiellement l'agrandissement des installations de Rapadair à T2, selon le vœu d'Air Canada, avec des aménagements essentiels mais minimes à T1, qui serait fermé au bout de deux ans; ou de
2. 96 millions de dollars — concernant la même option que précédemment mais en y ajoutant d'autres aménagements aux installations de transbordement de T2, encore une fois selon le vœu d'Air Canada. Cette deuxième option comprend également la fermeture de T1 au bout de deux ans et le paiement immédiat par les transporteurs d'une redevance de 1 \$ par passager.

Vous souvenez-vous si cela a été discuté pendant la réunion?

**M. Rowat:** Je ne me souviens plus des détails de la réunion mais je sais que l'option de 96 millions de dollars et le report des loyers ont été abordés pendant au moins deux si ce n'est trois réunions de sous-ministres. Il est donc tout à fait probable, puisque ce document visait à préparer la participation du Conseil du Trésor à la réunion, que cette question a été discutée.

**Le sénateur Bryden:** Comme vous vous êtes occupé du dossier jusqu'à votre transfert au ministère des Transports, quelle a été la décision finale? A-t-on choisi l'option de 47 millions de dollars ou celle de 96?

[Texte]

**Mr. Rowat:** No, it was the \$96 million resolution and the rent deferral, as came up this morning. The rent deferral was for \$11 million per year over the second, third and fourth year, and the payback period was the subsequent 10 years at an interest rate of prime plus 2.5.

**Senator Bryden:** In the brackets on this memo, it says that the original Paxport proposal was for an expenditure of over 600 million. As I recall the reply to the RFP, that is a dramatic drop to \$96 million from \$600 million. How did that occur?

**Mr. Rowat:** I don't know if that 600 million number is correct. The 96 million, of course, was only the first stage of the development.

**Senator Bryden:** In the proposal from Paxport, was it proposed to be a staged development?

**Mr. Rowat:** I should call on Mr. Desmarais to respond on the staging. In fact, we may have a useful document which we will talk to the chairman about passing out, but I would ask him to explain the staging in the original proposal and how this relates to it.

**Mr. Desmarais:** First of all, senator, in the original proposal, Paxport had made the offer of a \$47 million quickstart with no construction guarantees beyond that. Then they had given us a second proposal for a full \$686 million staged development subject to passenger triggers and airline agreements. So that was in their proposal.

What we ended up with at the \$96 million was making sure that the first phase was done, started quickly at a \$96 million level, and that there was no passenger trigger on that and so on. Then we got into the passenger triggers for stages 2, 3 and 4.

**Senator Bryden:** The final agreement, what was the total expenditure, then, on all stages?

**Mr. Desmarais:** All stages? \$686 million in constant dollars, and I believe it was about 740 million and change in current dollars.

**Senator Bryden:** Okay. Thank you for that.

I wish to refer to a document that carries the identification 001107. This, once again, is —

**Senator Jessiman:** What date?

**Senator Bryden:** It's May 19th, 1993. The subject is deputy ministers meeting on Terminals 1 and 2, Wednesday, May 19th.

Once again, it indicates that you were in attendance at that meeting. It refers in that memo to the decisions that were taken at the last meeting, which had been the May 10th meeting. It says:

At the last meeting of DMs, a bottom line negotiating position on major financial issues was generally agreed to that included requesting Mergeco to:

[Translation]

**M. Rowat:** On a choisi l'option de 96 millions de dollars avec report des loyers, comme on l'a dit ce matin. Le report des loyers représentait une somme de 11 millions de dollars par an pendant la deuxième, la troisième et la quatrième années, la période de remboursement ayant été fixée aux 10 années suivantes avec un taux d'intérêt égal au taux préférentiel plus 2,5 p. 100.

**Le sénateur Bryden:** On dit entre parenthèses dans cette note que la proposition d'origine de Paxport représentait une dépense de plus de 600 millions de dollars. Si je me souviens bien de la réponse faite à la Demande de propositions, les 96 millions de dollars représentent une baisse spectaculaire par rapport aux 600 millions. Quelle est l'explication?

**M. Rowat:** Je ne sais pas si le chiffre de 600 millions de dollars est juste. Quoi qu'il en soit, les 96 millions ne concernaient que la première étape du projet de réaménagement.

**Le sénateur Bryden:** Dans la proposition de Paxport, envisageait-on également un réaménagement par étapes?

**M. Rowat:** Je vais demander à M. Desmarais de vous répondre. De fait, nous avons un document utile à ce sujet, que nous pourrions peut-être distribuer aux membres du comité, avec l'accord du président.

**M. Desmarais:** Dans sa proposition d'origine, Paxport avait fait une offre de démarrage rapide de 47 millions de dollars, sans garanties de construction au-delà. Ensuite, elle a fait une deuxième proposition, pour un projet complet de 686 millions de dollars, qui devait être mis en oeuvre par étapes en fonction de l'accroissement du nombre de passagers et d'ententes avec les compagnies aériennes.

Le projet qui a finalement été retenu, de 96 millions de dollars, visait à garantir le lancement rapide de la première étape, après quoi il devait y avoir une deuxième, une troisième et une quatrième étapes en fonction de l'accroissement du nombre de passagers.

**Le sénateur Bryden:** L'accord final comportait donc un budget total pour toutes les étapes?

**M. Desmarais:** Il s'agissait de 686 millions de dollars en dollars constants, soit environ 740 millions de dollars en dollars actuels.

**Le sénateur Bryden:** Bien. Merci.

Je voudrais maintenant aborder le document 001107. Encore une fois...

**Le sénateur Jessiman:** De quelle date?

**Le sénateur Bryden:** Du 19 mai 1993. C'est un document concernant la réunion des sous-ministres du mercredi 19 mai au sujet des aéroports 1 et 2.

Encore une fois, votre nom figure sur la liste des participants. L'auteur du document évoque les décisions prises lors de la réunion précédente, du 10 mai. Voici ce qu'il dit:

Lors de la dernière réunion des sous-ministres, une position de négociation finale sur les principales questions financières a généralement été acceptée, visant à demander à Mergeco:

[Text]

1) proceed with the \$96M quickstart option... to be undertaken as Stage 1 —

which Mr. Desmarais just explained —

2) assume full funding risk for the \$96M option with no passenger facilitation charge of \$1 per passenger...;

3) agree to keep Terminal 1 open until Stage 3 of the redevelopment is about to begin to ensure the availability of... gates;

Now, were all of those accomplished? I know the 96 million was. We just had that explained.

**Mr. Rowat:** This again is authored by Treasury Board?

**Senator Bryden:** It's from Sid Gershberg to Mel Cappe. I'm hoping that they can come on. I just want your involvement.

**Mr. Rowat:** No, as I said before, the issues that we discussed in this period of deputy minister meetings over the two or three meetings that were held over that period, that this was one of the issues discussed. Therefore, I would assume that the Treasury Board official drafting this was recording what they felt to be the decision of the previous meeting.

The \$96 million, I assume that at that point the DMs had come to a conclusion that that was an appropriate way to go.

"Assume full funding risk". I'm not sure what they mean by that, whether that's the \$11 million over 10 years plus at an interest rate of prime plus 2.5. I'm not sure what they mean by that.

**Senator Bryden:** Once again I don't know who has the best answer, so pass it around, but one of the proposals from the developer, from Mergeco, was that if they were going to do the \$96 million one, they needed a \$1 passenger fee. What you ended up with was no dollar passenger fee, but deferral of \$11 million of rent for years two, three and four to then be repaid starting when?

**Mr. Rowat:** In the fourth year, running for 10 years.

**Senator Bryden:** So you took —

**Mr. Rowat:** Sorry, the fifth year.

**Senator Bryden:** — 33 million off the rent in the beginning.

**Mr. Rowat:** Right.

**Senator Bryden:** Deferred the payment to start in five years at prime plus whatever it was.

**Mr. Rowat:** Right.

**Senator Tkachuk:** Two and a half.

[Traduction]

1) de lancer l'option de lancement rapide des travaux de 96 millions de dollars... dans le cadre de l'étape 1...

que M. Desmarais vient juste d'expliquer...

2) d'assumer la totalité du risque de financement de l'option de 96 millions de dollars sans redevance de 1 \$ par passager...;

3) d'accepter que l'aérogare 1 reste ouverte jusqu'à ce que la troisième étape du réaménagement soit sur le point de commencer, pour garantir la disponibilité de... portes;

Tout cela a-t-il été accompli? Je sais que l'étape des 96 millions de dollars l'a été, on vient de l'expliquer.

**M. Rowat:** S'agit-il à nouveau d'un document du Conseil du Trésor?

**Le sénateur Bryden:** C'est un document de Sid Gershberg à Mel Cappe. J'espère qu'ils pourront venir répondre eux-mêmes aux questions mais, en attendant, je voudrais comprendre votre rôle.

**M. Rowat:** Comme je l'ai dit plus tôt, cette question a fait l'objet de discussions lors des deux ou trois réunions qui se sont tenues pendant cette période. Je dois donc supposer que ce document du Conseil du Trésor exprime l'opinion de ce dernier au sujet de la décision prise lors de la réunion précédente.

Pour ce qui est des 96 millions de dollars, je suppose que les sous-ministres étaient alors arrivés à la conclusion que cela était la bonne option.

Pour ce qui est d'assumer la totalité du risque de financement, je ne saisis pas très bien ce que cela veut dire. Peut-être s'agit-il des 11 millions de dollars sur 10 ans, à un taux d'intérêt égal au taux préférentiel plus 2,5 p. 100, mais je n'en suis pas sûr.

**Le sénateur Bryden:** En ce qui concerne ma prochaine question, je ne sais pas qui est le mieux placé pour y répondre. À vous de décider. Selon l'une des propositions de Mergeco, le projet de 96 millions de dollars devait comprendre une redevance de 1 \$ par passager. Quand il a été finalement décidé de ne pas percevoir de redevances par passager mais de reporter le loyer de 11 millions de dollars pour les années deux, trois et quatre, à partir de quand la somme devait-elle commencer à être remboursée?

**M. Rowat:** À partir de la quatrième année et pendant 10 ans.

**Le sénateur Bryden:** Vous avez donc...

**M. Rowat:** Veuillez m'excuser, à partir de la cinquième année.

**Le sénateur Bryden:** ... retiré 33 millions de dollars de loyer dès le départ?

**M. Rowat:** C'est cela.

**Le sénateur Bryden:** Dont le paiement était reporté à la cinquième année, avec un taux d'intérêt égal au taux préférentiel plus un certain pourcentage.

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Deux et demi.



[Texte]

**Senator Bryden:** Two and a half, to be paid over that 10-year period.

**Mr. Rowat:** That's correct.

**Senator Bryden:** Would it be fair to say that that was the trade-off instead of the dollar passenger fee?

**Mr. Rowat:** I think so.

John, was that — there was no passenger facilitation charge.

**Senator Bryden:** I know there was no passenger facilitation.

**Mr. Desmarais:** One of the problems, senator, is that in the Paxport proposal, which was the proposal we were negotiating, they assumed in year one renegotiating a lease from Air Canada. The other requirement of the RFP was that they had to honour all leases, which they didn't do particularly in the proposal when they said they wanted to renegotiate that up front. We wanted to hold to honouring those leases to '97 so they couldn't renegotiate the leases with Air Canada to get their cash flow. The \$1 PFC was a trade-off for that, and when that didn't happen, it fell back to the rent deferral.

**Senator Bryden:** Even if you would not hold them to the leases, Air Canada's lease to '97, there's no indication that they would have been able to renegotiate that lease in any event, is there?

**Mr. Desmarais:** They could have attempted it, sir.

**Senator Bryden:** They could have attempted it. Wasn't it based on at least doubling Air Canada's lease in their proposal?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure exactly how much money they were proposing to get out of Air Canada at that time, sir. Maybe Keith could handle that one.

**Mr. Keith Jolliffe, Past Director of Corporate Planning and Special Projects, Airports Group, Transport Canada:** Yes, they would have intended to have double the Air Canada fees in the first year. That was their attempt in the proposal.

**Senator Bryden:** Then in their business plan, that rental rate was to go up or their fee was to go up?

**Mr. Jolliffe:** That's correct.

**Senator Bryden:** Do you remember to how much, Mr. Jolliffe?

**Mr. Jolliffe:** I don't remember how much, no.

**Senator Bryden:** Okay.

Being mindful of the clock, I refer to a document 00266. It's a letter dated May 20th, 1993, to Mr. Jack Matthews, Paxport, and Mr. Peter Coughlin, T3LPCO Investment Inc. It is signed by David Broadbent. The reason that I'm asking you about it, you were copied on it. It says blind carbon copies — I take it that's what B.C.C. means — to Glen Shortliffe, PCO; Ian Bennett, PCO;

[Translation]

**Le sénateur Bryden:** Deux et demi, devant être remboursés sur 10 ans.

**M. Rowat:** C'est cela.

**Le sénateur Bryden:** Peut-on considérer qu'il s'agissait là du compromis accepté suite à l'élimination des redevances par passager?

**M. Rowat:** Je le pense.

John, je crois bien qu'il n'y avait pas de redevances par passager, n'est-ce pas?

**Le sénateur Bryden:** Je sais qu'il n'y en avait pas.

**M. Desmarais:** L'un des problèmes, sénateur, est que la proposition de Paxport, qui était celle faisant l'objet des négociations, reposait sur l'hypothèse d'une renégociation d'un bail d'Air Canada la première année. Dans la Demande de propositions, on exigeait que tous les baux soient respectés, et la proposition de Paxport n'était donc pas conforme à cette exigence puisqu'elle supposait que le bail d'Air Canada serait renégocié dès le départ. Nous avons exigé que la société respecte les baux jusqu'en 1997, ce qui veut dire qu'elle n'aurait pas pu renégocier avec Air Canada pour obtenir des liquidités. Les redevances de 1 \$ par passager visaient à compenser ce manque-à-gagner et c'est lorsque cette proposition fut refusée qu'apparut l'idée d'un report des loyers.

**Le sénateur Bryden:** De toute façon, même si vous ne pouviez pas les obliger à respecter le bail d'Air Canada jusqu'en 1997, rien ne prouve qu'ils auraient pu le renégocier, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Ils auraient pu essayer.

**Le sénateur Bryden:** Certes. N'envisageaient-ils pas dans leur proposition de doubler, au minimum, le loyer d'Air Canada?

**M. Desmarais:** Je ne sais pas exactement combien d'argent ils espéraient obtenir d'Air Canada à ce moment-là. Keith pourra peut-être vous le dire.

**M. Keith Jolliffe, ex-directeur de la Planification ministérielle et des projets spéciaux, Groupe des aéroports, Transports Canada:** Oui, ils avaient l'intention de doubler le loyer d'Air Canada la première année. C'était ce qu'il y avait dans leur proposition.

**Le sénateur Bryden:** Autrement dit, ou le loyer augmentait ou les redevances augmentaient?

**M. Jolliffe:** C'est cela.

**Le sénateur Bryden:** Vous souvenez-vous de combien, M. Jolliffe?

**M. Jolliffe:** Non.

**Le sénateur Bryden:** Bien.

Comme le temps passe, je vais maintenant parler du document 00266. Il s'agit d'une lettre du 20 mai 1993 adressée par David Broadbent à M. Jack Matthews, de Paxport, et à M. Peter Coughlin, de T3LPCO Investment Inc. Je vous en parle parce que je vois que vous faisiez partie de ceux qui en ont reçu une copie. On indique en bas qu'il s'agissait d'une transmission

## [Text]

Bill Rowat; Sid Gershberg, Treasury Board; Gordon Dickson, Cassels, Brock, Blackwell; Bob Greene, Justice; Michele Lelay, Transport; C. Bernier, Acting DM; Victor Barbeau; Chern Heed; Paul Gauvin; Rhoda Barrett; David Wightmen; and Shirley Wight. This is a letter, and I refer to the bottom of the first page in item 3:

Funding "Quickstart". The position of the Crown is that the 47m "quickstart" is inadequate technically... and politically. Very careful attention has been paid to the —

proposal. So this is the letter in which it was formally rejected, the 47 million, and you went to the 96. Is that correct?

**Mr. Rowat:** That seems to reflect the conclusion of deputies.

I should say, I didn't in those days and don't in these days read every document that is copied to me, and certainly —

**Senator Bryden:** I can't understand that.

**Mr. Rowat:** — I would refer those documents to an officer and ask them to alert me to what the key elements were.

**Senator Bryden:** I'm doing it more to just get this document — I'm trying to create a paper trail here, as accountants would say.

The next document is a document that is number 00832, and it's dated June the 18th, 1993. It's addressed to Her Majesty the Queen in the Right of Canada, represented by the Minister of Transport. We have a new player. It's signed for Pearson Development Corporation on behalf of T1T2 by Jack Matthews and accepted and agreed by Dr. Labelle, Deputy Minister of Transport. What it appears to be — you would be familiar with it in any event — is a letter agreement that we've got a deal. Are you familiar with the document?

**Mr. Rowat:** I'm familiar with the document, yes.

**Senator Bryden:** There are so little specifics, I guess is my concern, in this document. There's no specifics in relation to where the funds are going to come from to finance the project, where the cash flow is going to come from to pay the lease, and how the development proposal is going to go ahead. There's some reference in here to the process. I'm curious what is the purpose of this document. It certainly is not a binding agreement, and there was already an acceptance of proposals. What was the purpose of this document?

**Mr. Rowat:** It had probably an interesting genesis on both sides, and that is, at this point in time there was going to be clearly a change in the leadership and a new leader appointed and a new cabinet appointed. So there was a great deal of —

**Senator Bryden:** A change in the Prime Minister's Office.

**Mr. Rowat:** — uncertainty in terms of this period in June.

## [Traduction]

confidentielle (je suppose que c'est ce que B.C.C. veut dire) à Glen Shortliffe, BCP; Ian Bennett, BCP; Bill Rowat; Sid Gershberg, Conseil du Trésor; Gordon Dickson, Cassels, Brock, et Blackwell; Bob Greene, Justice; Michele Lelay, Transports; C. Bernier, SM suppléant; Victor Barbeau; Chern Heed; Paul Gauvin; Rhoda Barrett; David Wightmen; et Shirley Wight. Voici ce qu'on dit au bas de la première page, au paragraphe 3:

Financement du projet «Quickstart» [démarrage rapide]. La position du gouvernement est que le projet «Quickstart» de 47 millions de dollars est inadéquat sur le plan technique [...] et sur le plan politique. Il faut accorder beaucoup d'attention à [...]

la proposition. Cette lettre est donc celle correspondant au rejet officiel du projet de 47 millions de dollars, qui a ensuite été remplacé par celui de 96 millions, n'est-ce-pas?

**M. Rowat:** Cela semble correspondre à la conclusion des sous-ministres.

Je devrais peut-être préciser que je ne lisais pas à l'époque tous les documents dont on m'adresse une copie, et que je ne le fais pas encore aujourd'hui, puisque...

**Le sénateur Bryden:** Je ne comprends pas ça.

**M. Rowat:** ...ce sont mes collaborateurs qui les lisent, avec instruction de me signaler les éléments importants.

**Le sénateur Bryden:** J'évoque ces documents essentiellement pour établir les preuves documentaires, comme font les comptables.

Le document suivant est le 00832, du 18 juin 1993. Il est adressé au gouvernement, représenté par le ministre des Transports. On voit alors apparaître un nouveau joueur. Le document est signé par Jack Matthews pour *Pearson Development Corporation*, au nom de T1T2, et il est accepté par Mme Labelle, sous-ministre des Transports. Il semble s'agir (et vous le savez très certainement) d'une lettre confirmant qu'une entente a été conclue. Connaissez-vous ce document?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Ce qui me préoccupe, à ce sujet, c'est qu'on y trouve tellement peu de détails. Il n'y a pas de détails sur l'origine des fonds qui serviront à financer le projet, sur l'origine des liquidités qui permettront de payer le loyer, et sur la manière dont le projet de réaménagement sera mis en oeuvre. J'aimerais donc comprendre le but de ce document. Ce n'est certainement pas une entente exécutoire, et il y avait déjà eu un document d'acceptation des propositions. Pourquoi ce document a-t-il donc été produit?

**M. Rowat:** C'est probablement parce qu'il paraissait évident à l'époque qu'il y aurait un changement de gouvernement, avec un nouveau chef et un nouveau Cabinet. Il y avait donc beaucoup...

**Le sénateur Bryden:** Un changement de premier ministre.

**M. Rowat:** ...d'incertitude au mois de juin.

[Texte]

In essence, what this document was was to, I guess, lay down at a point in time what was the status of negotiations and to get an agreed view on both sides that at this point in time here is where we are.

The other uncertainty, of course, was that the chief negotiator, Mr. Broadbent, had just decided to leave the file. So it was an attempt on two sides, given the change in the ministry.

You will recall that when a new Prime Minister comes in, it also means that the Minister of Transport could change. In this case it didn't. Mr. Corbeil was reappointed.

So this in essence was to record where we were in terms of the negotiations at a point in time and what the intentions were of the groups on both sides as to what the next steps would be from thereon in.

I think in the letter it indicates what the intended procedures were from that point forward, but it also said very clearly, as I recall, on the very last page, in fact the very last sentence, that this "does not constitute a legally binding agreement between the parties" because in effect when a new Prime Minister takes over, it is in effect a new government.

**Senator Bryden:** Yes. Some of the things that were left, and I just want to refer to three — it says final documents subject to certain conditions can be signed at a certain time, including the following: funds on closing and public release.

The T1 T2 parties will have provided to the Minister on a timely basis so as to allow consultations a document called "Structure and Rules".

And the capital account:

The T1 T2 Parties shall provide evidence satisfactory to the Minister that there is on deposit with a financial institution an amount of \$61 million at least two weeks before the Closing Date...

So this was a condition, a precedent. This was a condition before you would close. I take it that happened.

**Mr. Rowat:** These were the conditions precedent that had been agreed up to that point.

**Senator Bryden:** Up to that point.

**Mr. Rowat:** There may have been others before the final agreement, but, yes, I think in the final analysis, that condition of precedent carried through, that \$61 million.

**Mr. Desmarais:** The 61 million carried through, although the two-week period beforehand didn't. It was to be shown and proved to us on the day before closing.

**Senator Bryden:** Okay.

Now once again this is a report of a meeting to the distribution list. Now, I don't know — yes, there is a distribution list. It's basically the same officials. The positions are probably the same, but the players may have changed, as I read it. It looks like Treasury Board, Justice, everybody who is anybody was there, but it is a meeting that was called — oh, I should give you — 001711,

[Translation]

À mon sens, l'objectif de ce document était de faire le point sur les négociations, en demandant aux deux parties de confirmer qu'elles étaient d'accord à ce sujet.

Autre facteur d'incertitude, le négociateur en chef, M. Broadbent, venait juste de décider de partir. On voulait donc faire le point, du point de vue des deux parties.

Normalement, lorsqu'un nouveau premier ministre arrive, le ministre des Transports peut changer. Dans ce cas, ce n'est pas arrivé, M. Corbeil ayant été reconduit dans son poste.

Le document visait donc essentiellement à faire le point sur les négociations, afin que les deux parties puissent poursuivre le processus à partir des mêmes bases.

Je crois d'ailleurs que l'on indique dans la lettre la procédure qu'il faudra suivre à l'avenir, mais en précisant aussi très clairement, si je me souviens bien, à la toute dernière page, et c'est même la dernière phrase, que cela «ne constitue pas une entente légalement exécutoire entre les parties» car, lorsqu'un nouveau premier ministre arrive, c'est en fait un nouveau gouvernement qui prend les choses en mains.

**Le sénateur Bryden:** Oui. J'ai encore trois choses à mentionner. On dit que les documents définitifs pourront être signés à un certain moment, sous réserve de certaines conditions, concernant notamment les fonds à fournir lors de la signature du contrat et la divulgation au public.

Les parties T1 T2 auront remis au ministre de manière opportune, pour permettre des consultations, un document intitulé «Structure et règles».

En ce qui concerne le compte en capital:

Les parties T1 T2 fourniront au ministre une preuve satisfaisante qu'une somme de 61 millions de dollars a été déposée dans un établissement financier, au moins deux semaines avant la date de ratification...

Il s'agissait donc là d'une condition à respecter. Je suppose qu'elle l'a été.

**M. Rowat:** Ces deux éléments sont des conditions qui avaient été acceptées à ce moment-là.

**Le sénateur Bryden:** À ce moment-là?

**M. Rowat:** Il y en a peut-être eu d'autres après mais, pour ce qui est du versement de 61 millions de dollars, je pense que cela a été fait.

**M. Desmarais:** Les 61 millions de dollars ont été déposés, mais pas dans le délai de deux semaines réclamé. La preuve nous a été fournie la veille de la ratification.

**Le sénateur Bryden:** Bien.

J'ai maintenant le rapport d'une autre réunion, avec la liste des personnes l'ayant reçu. Ce sont généralement les mêmes qu'auparavant. Il se peut que certaines aient changé mais les postes sont sans doute restés les mêmes. On y trouve des représentants du Conseil du Trésor, de la Justice et de tous les autres. C'est le document 001711, du 22 juin 1993. Il s'agit des



[Text]

dated June 22nd, 1993. It's the notes of a meeting, I think, and the title is "Status of T1/T2 Negotiations". The first line says:

Bill Rowat called a meeting to update Central Agencies on T1/T2 project.

So this was your meeting.

**Mr. Rowat:** Right. I had taken over as the negotiator at that point.

**Senator Bryden:** And you covered recent events. The usual, what would be an update, occurred.

Then on page 2 of that, it's a little bit blocked out, but I'm sure the word is "funding issues".

Term sheets are finished for the most part; however, several issues remain outstanding:

The heading reads:

a PFC —

which is a Passenger Facility Charge —

— is inevitable:

And the bullet says:

– Mergeco has the option of introducing a PFC in 2 years, yet AC —

which I take it is Air Canada —

— has been assured that current lease will be honoured until 1997;

**What is the policy for the PFC implementation?**

– What controls will be established to ensure PFCs only fund construction, not rent deferral repayments, O&M costs, etc.?

And the next subpoint is:

– Has anyone thought through the issues (e.g. impact on T3...)?

Then there's one more on that — no.

Could you just give me your recollections of the discussion on those issues and their resolution?

**Mr. Rowat:** I'm assuming that was another Treasury Board document.

**Senator Bryden:** No, it's — well, it's from D.G. Dickson.

**Mr. Rowat:** Don Dickson.

**Senator Bryden:** Who is he? Who is Don Dickson at that time, and what was he doing?

**Mr. Rowat:** Don Dickson was working for me as part of the Transport Canada team on the T1/T2 file as financial advisor.

**Senator Bryden:** So this would be somebody under your direction, providing this to the distribution list?

[Traduction]

notes relatives à une réunion et concernant le statut des négociations T1/T2. Voici la première ligne:

Bill Rowat a convoqué une réunion pour mettre les organismes centraux au courant de l'évolution du projet T1/T2.

C'était donc votre réunion.

**M. Rowat:** Oui. À ce moment-là, j'occupais le poste de négociateur.

**Le sénateur Bryden:** Et, pendant cette réunion, vous avez fait le point sur l'évolution de la situation, comme auparavant.

À la page 2 de cette note, même si les mots sont un peu difficiles à lire, je crois comprendre que l'on parle de «questions de financement».

Dans l'ensemble, les fiches de modalités sont terminées, mais il reste plusieurs questions en instance:

Voici le titre:

des RIP...

il s'agit de redevances d'installation passagers...

...sont inévitables:

Et l'on ajoute en dessous:

– Mergeco a l'option d'introduire des RIP dans deux ans, mais AC...

je suppose qu'il s'agit d'Air Canada...

...a obtenu l'assurance que son bail actuel serait respecté jusqu'en 1997;

**Quelle est la politique concernant la mise en oeuvre des RIP?**

– Quels mécanismes de contrôle va-t-on appliquer pour veiller à ce que les RIP servent uniquement à financer la construction et non pas le remboursement des loyers reportés, les frais d'exploitation et d'entretien, etc.?

Et, au paragraphe suivant:

– Quelqu'un a-t-il réfléchi aux questions pertinentes (p. ex., l'incidence sur T3...)?

Il y a autre chose ensuite... non.

Quel est votre souvenir de la discussion de ces questions et des décisions qui ont été prises?

**M. Rowat:** Je suppose que c'est un autre document du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Bryden:** Non, c'est... c'est un document de D.G. Dickson.

**M. Rowat:** Don Dickson.

**Le sénateur Bryden:** Qui est-ce? Que faisait-il à ce moment-là?

**M. Rowat:** M. Dickson était mon conseiller financier, au sein de l'équipe de Transports Canada s'occupant du dossier T1/T2.

**Le sénateur Bryden:** C'est donc quelqu'un qui travaillait sous votre direction et qui adressait cette note aux personnes mentionnées sur la liste de distribution?

[Texte]

**Mr. Rowat:** If you can just give me one second to have a look at it.

**Senator Bryden:** Sure.

**Mr. Rowat:** His memorandum seems to be July 5th, saying that:

...the annexes included in the binders provided to you on June 25, 1993. These include comments received to June 29, 1993.

You see, I'm a bit confused in terms of whether this document dated June 22nd is in fact Don's document. I know the one on July 5th is because he signed it.

**Senator Bryden:** Okay. So you don't know whether the distribution list that's on the back — I guess it was combined when I got it out of the book.

**Mr. Rowat:** I think there may be some confusion over how these documents were put in the book.

This document from Don Dickson strikes me — let me back up and tell you about the process that I entered into, just to clarify the background.

When I assumed this file, I asked that what we called eventually the "black book" be put together. What this black book was made up of was a background negotiating strategy and bottom line on each of the issues that I had inherited from Broadbent and where we were in the state of negotiations, and so on, to give me a good handle on where I was going, number one; number two, so that we could enter into discussions with the rest of the central agencies and other departments as relevant in Ottawa to get their concurrence and sign off on what the bottom lines were for the various negotiating issues.

This may seem a little overly complicated to you, but my view as a negotiator was when I went in to negotiate any of these elements, I wanted to make sure that I not only had my own team and my own minister behind me, but I wanted to make sure that I had the rest of the town behind me as well. So I took these black books, and we held meetings with central agencies and basically said, "There's our view as the negotiating team on each of the outstanding items. Speak now or forever hold your peace." I encouraged them to raise their concerns at that point and to get back to us.

I think this may be the source of Don's document of July 5th.

Attached are updates to several of the annexes —

in this black book —

— in the binders provided to you on June 25, 1993. These include comments received to June 29, 1993.

Should you have any additional comments or questions — please contact Keith or Don.

Now, I don't —

[Translation]

**M. Rowat:** Pourriez-vous me donner une seconde pour y jeter un coup d'oeil?

**Le sénateur Bryden:** Certainement.

**M. Rowat:** Sa note semble être datée du 5 juillet, où il dit que:

...plusieurs des annexes des classeurs qui vous ont été remis le 25 juin 1993. Ces mises à jour comprennent les remarques reçues jusqu'au 29 juin 1993.

Voyez-vous, je me demande si ce document du 22 juin a été produit par Don. Je sais que celui du 5 juillet vient de lui puisqu'il l'a signé.

**Le sénateur Bryden:** Bien. Donc, vous ne savez pas si la liste de distribution qui figure au dos... on a peut-être joint deux documents dans le classeur.

**M. Rowat:** Je me demande si ces documents ont été correctement intégrés au classeur.

Le document de Don Dickson me frappe par... attendez, je vais d'abord faire le point sur le processus, pour que les choses soient claires.

Quand j'ai pris la relève, j'ai demandé qu'on prépare ce qu'on a fini par appeler le «livre noir». Il s'agissait d'un classeur comprenant une stratégie de négociation et la position ultime du gouvernement, qui avait été formulée par Broadbent, ainsi que des documents sur l'état des négociations. L'objectif était de me mettre à jour sur le dossier. En outre, il s'agissait de nous permettre d'entreprendre des discussions avec les autres organismes centraux et avec les autres ministères pertinents pour leur faire approuver la position ultime sur chaque question devant être négociée.

Cela peut vous paraître un peu compliqué mais ma position était la suivante: lorsque j'entreprendrais des négociations sur chacun de ces éléments, je devais avoir l'appui non seulement de mon équipe et de mon ministre mais aussi du reste du gouvernement. Nous avons donc organisé des rencontres avec les organismes centraux en leur donnant des exemplaires de ces livres noirs et en leur disant: «Voici ce que nous pensons, en tant qu'équipe de négociation, de chacune des questions pendantes. Exprimez vos réserves immédiatement ou ne dites plus rien ensuite.» J'ai donc encouragé les autres parties concernées à exprimer leur point de vue sur chacune de ces questions.

Voilà donc peut-être l'origine du document de Don du 5 juillet.

Vous trouverez en annexe une mise à jour de plusieurs des annexes...

de ce livre noir...

...des classeurs qui vous ont été remis le 25 juin 1993. Ces mises à jour comprennent les remarques reçues jusqu'au 29 juin 1993.

Si vous avez d'autres commentaires ou questions... prenez contact avec Keith ou avec Don.

Cela dit, je ne...

[Text]

**Senator Bryden:** That would explain the discrepancy, then, between the date of the cover —

**Mr. Rowat:** Right.

**Senator Bryden:** — because this is a June 22nd report.

**Mr. Rowat:** That's right.

**Senator Bryden:** At June 22nd, if I go on, page 3 of the document, the report, is a heading that says "risk/return profile of deal still not well understood".

Our suspicion is that developer bears little risk, but earns a high return:

- government guarantee on volumes
- comfortable development triggers
- automatic PFCs
- joint and several covenants from airlines in leases (?)

How will government defend this deal if Air Canada and/or the passengers push their case?

Now this is on June the 22nd, 1993, and I think preliminary approvals were given to the contract by August.

**Mr. Rowat:** Yes.

**Senator Bryden:** Can you tell me how each of these risk/return profile items were addressed?

**Mr. Rowat:** Okay, I will with the help of my colleagues. Can I just go back and explain the process as I see it?

I think this document was prepared in one of the central agencies as a result of the meeting that I had called on the 22nd. You can see exactly why I arranged to have the black book prepared and provided to all of the other central agencies so that, indeed, if you had concerns like this, raise them with us. We put them into the book and modify our bottom lines accordingly and negotiate on that basis. That's the way that we proceeded.

To my knowledge, after we nailed down the black books, there was no further doubts — not drawn to my attention in any event — by my colleagues in the central agencies. In essence, we were negotiating on behalf of the Government of Canada and officials of the Government of Canada with the full knowledge and support of all my central agency colleagues. So these kinds of concerns were incorporated into the process and taken care of.

**Senator Bryden:** Yes.

**Mr. Rowat:** I'm not sure what he means in terms of some of these items. If I would start with "automatic PFCs", there was no automatic PFC negotiated.

**Senator Bryden:** It didn't end up being in the contract?

**Mr. Rowat:** No, not an automatic PFC.

[Traduction]

**Le sénateur Bryden:** Cela pourrait expliquer pourquoi la date de couverture est différente...

**M. Rowat:** Exactement.

**Le sénateur Bryden:** ...car il s'agit ici d'un rapport du 22 juin.

**M. Rowat:** C'est cela.

**Le sénateur Bryden:** Si je continue la lecture du rapport du 22 juin, je vois à la page 3 l'expression suivante: «les paramètres de risque/rendement de l'accord ne sont toujours pas bien compris».

Nous soupçonnons que le promoteur assume peu de risque mais obtient un rendement élevé:

- garantie du gouvernement quant aux volumes
- seuils confortables de déclenchement du réaménagement
- RIP automatiques
- covenants conjoints et individuels des compagnies aériennes sur les baux (?)

Comment le gouvernement défendra-t-il cet accord si Air Canada et (ou) les passagers défendent leur cause?

Cela se trouve dans le document du 22 juin 1993 et je crois comprendre que les approbations préliminaires ont été données en août.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Pouvez-vous me dire quelles décisions ont été prises au sujet de ces paramètres de risque et de rendement?

**M. Rowat:** Je vais devoir demander à mes collègues de m'aider. Avant cela, puis-je vous donner quelques précisions sur le processus?

Je crois que ce document a été préparé dans l'un des organismes centraux suite à la réunion que j'avais convoquée le 22. Vous pouvez comprendre parfaitement maintenant pourquoi j'avais préparé le livre noir et pourquoi je l'avais fait remettre à tous les autres organismes centraux. En effet, ceux-ci ont pu nous adresser leurs préoccupations et nous avons pu en tenir compte pour modifier nos positions de négociation s'il y avait lieu. C'est comme cela que nous avons agi.

Si je me souviens bien, après la version finale des livres noirs, il n'y a plus eu aucun doute chez mes collègues des organismes centraux; aucun n'a en tout cas été porté à mon attention. Nous pouvions donc négocier au nom du gouvernement du Canada en sachant que nous avions l'appui de tous nos collègues des organismes centraux. Voilà comment nous avons abordé les négociations.

**Le sénateur Bryden:** Bien.

**M. Rowat:** En ce qui concerne les éléments que vous venez de mentionner, je ne vois pas très bien ce qu'il veut dire. Par exemple, aucune RIP automatique n'a été négociée.

**Le sénateur Bryden:** Il n'y en a pas eu dans le contrat?

**M. Rowat:** Non, aucune RIP automatique.



[Texte]

A PFC could be applied for by Pearson Development, but only under certain circumstances. Those circumstances were the virtual bankruptcy of the major client, who was Air Canada. They took up roughly 70 to 75 per cent of T1T2. That was the only circumstance, and that was very restrictive. I think that's probably why Mr. Broadbent had some trouble with the question this morning. It was far more restrictive the way that we negotiated it as a result of some of my colleague's — or with the assistance, I should say, of some of my colleagues. It was more restrictive than I think Mr. Broadbent had originally set it out.

The other elements, John, maybe you can assist me there too. I'm not sure what he means by "comfortable development triggers". It is the definition of the word "comfortable", I suppose.

**Mr. Desmarais:** I'm not sure what they mean by "comfortable" either.

The development triggers were relatively tight. You were running out of capacity as you hit that trigger, and you had to do something at that point.

**Senator Hervieux-Payette:** A point of clarification.

From what I gather from what you just said, you were probably more restrictive and demanding more than the previous negotiator. From whom were you getting these instructions? I mean, I referred yesterday to some kind of usual labour relations negotiation when you get a mandate from the management. So when you were saying this is the highest and this is the lowest and we have to negotiate within that, were all these items or these minimums or maximums given to you by the minister, by the Treasury Board? I mean who was giving you the bottom line items to go into the deal?

**Mr. Rowat:** The minister is the person who gives direction to the chief negotiator. Upon preparing the black book and the issues involved before I entered into the set of negotiations with Pearson Development Corporation or any other party for that matter, I sought direction from the minister and received it.

**Senator Hervieux-Payette:** And you were not going through Madam Labelle. You were talking directly to the minister.

**Mr. Rowat:** The black book was prepared after Madam Labelle's departure. The new deputy minister was Jocelyne Bourgon.

Yes, I worked with the deputy, but as an associate deputy minister. These are somewhat arcane terms. There is a difference between an assistant deputy minister and an associate deputy minister. The associate, in essence, is a deputy minister assigned as the second in command in a department. It's not unusual. There had been one or two, I think, in this department previously, and there usually were in very large departments. Transport had 20,000 employees, so it was considered a very large department, very complex, with many issues.

[Translation]

Certes, *Pearson Development* avait la possibilité de demander des RIP, mais seulement dans certaines circonstances, à savoir si son client principal, Air Canada, tombait quasiment en faillite, puisqu'il occupait entre 70 p. 100 et 75 p. 100 de T1 T2. C'était le seul cas envisagé, et il était très hypothétique. C'est peut-être pour cette raison que M. Broadbent a eu quelque difficulté avec la question ce matin. La disposition que nous avons négociée à ce sujet était beaucoup plus contraignante qu'à l'origine, grâce à l'aide de certains de mes collègues. Elle était en tout cas plus contraignante que celle qu'avait envisagée M. Broadbent à l'origine.

En ce qui concerne les autres éléments, je vais demander à John de m'aider. Je ne vois pas très bien ce qu'il veut dire par «seuils confortables de déclenchement du réaménagement». Tout dépend de la définition de l'adjectif «confortable», je suppose.

**M. Desmarais:** Je ne vois pas très bien non plus ce qu'il entend par là.

Les seuils de déclenchement du réaménagement étaient relativement rigoureux. À partir du moment où la capacité des aéroports devenait insuffisante, il fallait faire quelque chose.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je demander une précision?

Si je vous comprends bien, vous avez probablement été plus exigeant que le négociateur précédent. Qui vous avait donné l'instruction d'être plus exigeant? Si je reviens à l'analogie que je faisais hier, c'est un peu comme lorsqu'un employeur négocie avec des syndicats. Les négociateurs reçoivent un mandat de la direction de l'entreprise. De votre côté, lorsque vous avez fixé vos positions de négociation ultimes, celles-ci vous avaient-elles été communiquées par le ministre, par le Conseil du Trésor? Qui fixait les limites à ne pas dépasser?

**M. Rowat:** C'est le ministre qui donne ses instructions au négociateur en chef. Lorsque j'ai fait préparer le livre noir faisant le point sur toutes les questions qui devraient être abordées pendant les prochaines négociations avec *Pearson Development Corporation*, comme avec n'importe quelle autre partie d'ailleurs, j'ai demandé des instructions au ministre, et je les ai reçues.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous ne vous êtes pas adressé à Mme Labelle mais directement au ministre?

**M. Rowat:** Le livre noir a été préparé après le départ de Mme Labelle. La nouvelle sous-ministre était Jocelyne Bourgon.

Certes, je collaborais avec la sous-ministre, mais à titre de sous-ministre associé. Les différences ne sont peut-être pas évidentes mais je puis vous dire qu'un sous-ministre adjoint n'est pas la même chose qu'un sous-ministre associé. Au fond, le sous-ministre associé est un sous-ministre spécial relevant du sous-chef du ministère. Laissez-moi préciser que ce n'est pas inhabituel. Je crois qu'il y en avait déjà eu un ou deux dans le passé au ministère, ce qui est généralement le cas dans les grands ministères. À l'époque, le ministère des Transports était très important puisqu'il avait 20 000 employés et qu'il s'occupait de questions extrêmement complexes et nombreuses.

[Text]

I would brief the minister on a number of issues, but normally in the presence of the deputy minister. Normally, the working relationship that we had, we would discuss these items before I discussed them with the minister, but I had a very free hand in terms of how I developed the portfolio, the file.

**Senator Hervieux-Payette:** So you were going step by step.

**Mr. Rowat:** That's right.

**Senator Hervieux-Payette:** Each item, everything that you reviewed from the previous negotiating team. The questions that were asked, you were seeking new guidance and new direction for each and every item that was not agreed upon.

**Mr. Rowat:** That's correct. In fact, at that point, there were issues that I felt required — there were issues that I thought we could probably see if we could get something more from the other side.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay, thank you.

Sorry to interrupt.

**Senator Bryden:** I want to move now to a memo that you signed where it says "Signed by" — it looks like "Rowat". It's document number 00294. It has in handwritten — and I didn't do this, it was in the book — "Memo to Minister 30/6/93".

**Mr. Rowat:** I find these books difficult to work with.

**Senator Bryden:** I was working with them at midnight.

Anyway, do you recognize that?

**Mr. Rowat:** Yes, I think this was — it looks as though it was dated the 30th of June, '93.

**Senator Bryden:** Yes. Once again, I'm trying to get some paper on the record here.

It refers to "T1T2 Redevelopment Project". I draw your attention to the last paragraph on the first page:

Air Canada does not share our optimism for growth in air traffic. They feel that their needs for additional terminal redevelopment are no longer urgent and they can afford to wait until the economy picks up more steam, in their opinion post 1997.

I will read this and then if you have a comment, make it all at one time. The third paragraph on the next page says:

Mergeco presented the financial implications of their proposal (without detailed pro-forma's) —

and this is June the 30th, 1993 —

— to Air Canada and the bottom line of this meeting was that Air Canada felt that Mergeco was loading too much cost on the backs of the air carriers.

Not the next paragraph, but the next short one:

[Traduction]

Mon rôle était donc normalement d'informer le ministre sur certaines questions, mais normalement en présence de la sous-ministre. En règle générale, la sous-ministre et moi-même discutons de ces questions avant d'aller en parler au ministre, mais j'avais toute latitude en ce qui concerne la gestion de mon portefeuille, c'est-à-dire de ce dossier.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous y alliez donc étape par étape?

**M. Rowat:** C'est cela.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez demandé de nouvelles instructions sur chaque élément devant encore faire l'objet de négociations?

**M. Rowat:** Exactement. En fait, à cette époque-là, j'estimais que nous pourrions probablement obtenir un peu plus de l'autre partie sur certaines des questions en jeu.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. Merci.

Veuillez m'excuser de vous avoir interrompu.

**Le sénateur Bryden:** Je voudrais maintenant passer à une note de service que vous avez signée, puisque j'y vois la mention «signé par», et je crois lire «Rowat». C'est le document 00294. J'y trouve également la mention manuscrite (ce n'est pas moi qui l'ai portée, c'était comme cela dans le livre) «Note au ministre 30/6/93».

**M. Rowat:** Je trouve que ces classeurs sont difficiles à manipuler.

**Le sénateur Bryden:** J'ai travaillé avec jusqu'à minuit hier soir.

Reconnaissez-vous ce document?

**M. Rowat:** Oui, j'ai l'impression que c'est un document du 30 juin 1993.

**Le sénateur Bryden:** C'est cela. Encore une fois, je veux simplement établir la preuve documentaire.

On y parle du «Projet de réaménagement T1T2», et j'attire votre attention sur le dernier paragraphe de la première page:

Air Canada ne partage pas votre optimisme quant à la croissance du trafic aérien. La société estime que ses besoins en matière de travaux supplémentaires de réaménagement des aéroports ne sont plus urgents et qu'elle pourra attendre jusqu'à la reprise de l'économie, à son avis après 1997.

Je vais lire tout ce que j'ai à lire et vous pourrez faire vos remarques ensuite. Le troisième paragraphe, à la page suivante, se lit comme suit:

Mergeco a exposé les incidences financières de la proposition (sans tableaux détaillés)...

c'est du 30 juin 1993...

...à Air Canada et la conclusion a été qu'Air Canada estime que Mergeco fait assumer trop de coûts aux transporteurs aériens.

Allons maintenant deux paragraphes plus loin:

## [Texte]

The real bottom line is that Air Canada sees the ground rent proposed to be paid to the government in the Mergeco proposal as being too rich.

The final paragraph says: "You will want to meet with your cabinet colleagues at the first opportunity to give them an update on this project and review the status of the LAA to clarify the basis for continued negotiations."

Would you like to comment on that?

**Mr. Rowat:** First, the document that I have — the very last paragraph that you read is blanked out on the one that I have.

**Senator Jessiman:** Welcome to the club.

**Senator Bryden:** I must be getting brown envelopes for sure. Do you want to see it?

**Mr. Rowat:** Moreover, this looks like advice to a minister, to me.

**Senator Bryden:** Please, let's not get into harping on the documents again.

**Senator Jessiman:** Could you just — is this document "T1/T2 Redevelopment Project 30/6/93"?

**Senator Bryden:** Yes.

**Senator Jessiman:** And the first few words on front page read, "The purpose of this memorandum is..."

**Senator Bryden:** "...to provide you with a brief..."

**Senator Jessiman:** My back page looks like the same as the front. We've got the same on our back page. We have the first page repeated.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, you know how we proceed. We send our staff to make the photocopies at the library. So there might be some errors from your people or our people.

**Senator Tkachuk:** Let's just check our original document.

**Senator Jessiman:** We tried to follow, but we couldn't follow. The front page seems to be correct, and the back page is the front page over again.

**Senator Bryden:** You might as well see your whole memo.

**Mr. Rowat:** Well, I'm not convinced that it is my memo.

**Mr. Nelligan:** In the book binders, it would appear that page 1 of the June 30th memo is repeated on page 2. Senator Bryden has the appropriate page 2. I can see where that's a duplicating problem.

The witness has a copy of the official binder, and he was given page 2, but he had the familiar deletion because the last paragraph in his copy is shown as deleted pursuant to section 69 of the Access to Information Act. So the question is, you apparently have got your document from a different source.

**Senator Hervieux-Payette:** From you.

**Senator Jessiman:** Senator Bryden, tell us where you got your copy?

**Senator Hervieux-Payette:** From your library.

## [Translation]

Ce qu'il faut conclure, c'est que, pour Air Canada, le loyer que l'on propose de payer au gouvernement dans la proposition de Mergeco est trop élevé.

Le dernier paragraphe se lit comme suit: «Vous voudrez sans doute rencontrer vos collègues du cabinet le plus tôt possible pour faire le point sur ce projet et pour revoir la situation de l'AAL en vue de la poursuite des négociations.»

Avez-vous un commentaire à faire là-dessus?

**M. Rowat:** Tout d'abord, le dernier paragraphe que vous venez de lire a été masqué sur ma copie du document.

**Le sénateur Jessiman:** Vous n'êtes pas le premier à qui cela arrive.

**Le sénateur Bryden:** Je dois certainement recevoir des enveloppes anonymes. Voulez-vous voir ma copie?

**M. Rowat:** En outre, cela semble être un document donnant un avis à un ministre, ou à moi.

**Le sénateur Bryden:** S'il vous plaît, ne pinaillons pas là-dessus.

**Le sénateur Jessiman:** S'agit-il du document intitulé «Projet de réaménagement T1/T2 30/6/93»?

**Le sénateur Bryden:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et les premiers mots de la page de couverture sont: «Le but de cette note est de...»

**Le sénateur Bryden:** «...vous donner un bref...»

**Le sénateur Jessiman:** La dernière page semble être la même que la première. On a reproduit la première page à la fin.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons demandé à notre personnel de faire des photocopies à la bibliothèque et il se peut que des erreurs aient été commises, par nos gens ou par les vôtres.

**Le sénateur Tkachuk:** Vérifions le document d'origine.

**Le sénateur Jessiman:** Nous avons essayé mais ça n'a pas été possible. La première page semble correcte mais pas la dernière.

**Le sénateur Bryden:** Je pourrais aussi bien vous montrer le texte complet de votre note.

**M. Rowat:** Je ne suis pas convaincu d'en être l'auteur.

**M. Nelligan:** Dans les classeurs, il semble que la page 1 de la note du 30 juin soit reproduite à la page 2. Le sénateur Bryden a la bonne page 2. Il y a manifestement eu un problème à la photocopie.

Le témoin a reçu le classeur officiel, et le dernier paragraphe de sa copie de la page 2 a été masqué conformément à l'article 69 de la Loi sur l'accès à l'information. Vous avez donc apparemment obtenu votre document d'une autre source.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** De vous.

**Le sénateur Jessiman:** Sénateur Bryden, dites-nous d'où vient votre copie?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** De votre bibliothèque.



[Text]

**Senator Bryden:** I got it from my assistant, who I assume got it from the library, but I can't swear to that.

**Mr. Nelligan:** The library copy has it properly censured.

**Senator Bryden:** I would ask counsel, please, to investigate that.

**Mr. Nelligan:** I will look into that to see just what happened because I think, as the witness testified, the paragraph comes under the strictures for section 69. I don't think in this particular case it's a particularly revealing or dramatic paragraph, but for some reason there seem to be two sources of documents coming in that we'll have to straighten out.

**Senator Tkachuk:** Mr. Chairman, we had this thing come up with a book that we had discussed in the first week or the second week or something. I've always been of the suspicion that it's possible that the Department of Transport or someone in the department, maybe, or the PCO is sending out documents that we don't receive. I don't know if this is the case here. I'm sure the assistant got it somewhere, but if he didn't get it from the council's office, it's not very difficult for you to ask your assistant, Mr. Bryden — where is he — where he got it from.

**Senator Bryden:** Can I ask, the numbers that are on these documents, counsel, how do those numbers get on there?

**Mr. Nelligan:** They are apparently stamped by the document people over at the Department of Justice, and then they are delivered to us in these binders, and then copies were made available to all of the senators.

**Senator Bryden:** Can I just finish?

So the numbers that are on here is a numbering series that is set up for documents filed with this committee.

**Mr. Nelligan:** That's right. I think that the document is stamped before the committee gets it and before there is any review for access to information. So the number would be there whether it was on a blanked out copy or not.

**Senator Bryden:** What I can do, because I didn't realize the confusion, I will not refer to that document.

**Senator Tkachuk:** No, no, it's more important than that, Senator Bryden and Mr. Chairman, because if there is one, there are others. If there's one, there are others — hundreds, thousands, boxes, expurgated versions and non-expurgated versions. So if we want to all sing from the same hymn book, I want his assistant to tell us — I mean, is he around here?

**Senator Bryden:** No.

**Senator Tkachuk:** If he is not, could you get him? Just ask him where he got it from, and then maybe we could proceed.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm sorry. I gave my document — it is exactly the same. My assistant is doing the same work. He is giving me a table of contents. He got it from the central library.

[Traduction]

**Le sénateur Bryden:** C'est mon assistant qui me l'a remise, et je suppose qu'il l'a eue à la bibliothèque mais je ne saurais en jurer.

**M. Nelligan:** La copie de la bibliothèque a été censurée.

**Le sénateur Bryden:** Je vous demanderais donc, monsieur l'avocat, de faire une enquête à ce sujet.

**M. Nelligan:** Je vais faire une enquête pour voir ce qui s'est passé car je pense que ce paragraphe, comme le témoin l'avait dit, est soumis aux dispositions de l'article 69. Je ne pense pas qu'il soit particulièrement révélateur mais cela nous montre qu'il semble y avoir deux sources pour les mêmes documents.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons fait face au même problème, monsieur le président, au sujet d'un livre dont nous avons discuté la première ou la deuxième semaine. J'ai toujours pensé qu'il était possible que quelqu'un du ministère des Transports ou du BCP diffuse des documents que nous ne recevons pas. Je ne sais pas si c'est la même chose ici. Je ne sais pas ce qui s'est passé mais il ne devrait pas être très difficile, monsieur Bryden, de demander à votre assistant où il a obtenu ce document.

**Le sénateur Bryden:** Puis-je vous demander, monsieur l'avocat, d'où viennent les numéros qui figurent sur ces documents? Qui les inscrit?

**M. Nelligan:** Les numéros sont apparemment apposés par les services documentaires du ministère de la Justice, et on nous remet ensuite les documents dans ces classeurs pour que nous en fassions des photocopies à l'intention de tous les sénateurs.

**Le sénateur Bryden:** Puis-je terminer?

Donc, ces numéros font partie d'une série qui a été réservée pour les documents produits devant ce comité?

**M. Nelligan:** C'est exact. Je pense que le numéro du document est apposé avant que le comité ne reçoive son exemplaire et avant l'examen relatif à la loi sur l'accès à l'information. Le numéro doit donc figurer sur chaque copie, qu'une partie en ait été masquée ou non.

**Le sénateur Bryden:** Écoutez, puisque cela semble causer des problèmes, je ne ferai plus référence à ce document.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, monsieur le président, c'est très important car, si c'est arrivé dans un cas, c'est sans doute aussi arrivé dans d'autres. Il peut y avoir des centaines ou des milliers de versions expurgées ou non expurgées. Si nous devons tous travailler à partir des mêmes documents, je veux que son assistant nous dise... est-il présent?

**Le sénateur Bryden:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourriez-vous lui demander de venir? Demandez-lui simplement d'où vient le document, après quoi nous pourrions continuer.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Veuillez m'excuser, j'ai donné mon document; c'est exactement le même. Mon assistant vient de me remettre une table des matières en me disant que le document vient de la bibliothèque centrale.

## [Texte]

The question you should ask is where Mr. Rowat got his own copy because ours is the copy from the Ministry of Justice. We take it from the library. For me, there's no confusion as to where these documents are coming from, but maybe Mr. Rowat has his own documents coming from elsewhere.

**Senator Tkachuk:** Let's check with the clerk's office, then.

**Mr. Rowat:** One clarifying comment.

This was the copy that you handed me that has the part excluded at the bottom, which is different from your colleague's.

**Senator Bryden:** Anyway, I in no way meant to have a document that's not available to everybody else. I would ask counsel — you are welcome to have this document in order to see how this happened. Because there's some question whether ministerial comment is here and there is confusion, I will not refer to this document any further.

**Mr. Nelligan:** We now have the original, official set. I think, first of all, there was an error when Senator Jessiman got his copy. I think some copyist inadvertently duplicated the first page on the back rather than the second page.

The second page that was received from the Department of Justice is the page you have in the same form as the witness received it with the final paragraph having been deleted pursuant to section 69(1)(g)re(a), which is a cabinet confidence section. So apparently yours came from a different source.

**Senator Bryden:** I will assist counsel in trying to find out how that happened.

**Mr. Nelligan:** This is something the clerk has just pointed out to me.

**Senator Tkachuk:** Can you pick them up at The Bay? I mean, you can't get these documents in too many places. I mean, I would like to just go down there and get it at the same place.

**Mr. Nelligan:** All right. I'll give you the name. That's what I was about to do.

The index on the front of the official binders listed by witness — Mr. Rowat is listed at the top of this index. I assume that's what he has. It was in binder 2 of 2. There are numbers on the side. They are all LA documents, and then there are numbers. LA, I would suggest, represents Lindquist Avey, who are the accountants charged with the preparation of the documents. Apparently, these numbers were put on by the Lindquist Avey group.

**Senator Bryden:** I apologize that I seem to have a piece of paper that is not the same as everyone's.

**Senator Jessiman:** Are these the forensic accountants we're talking about?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** And we get half a document.

## [Translation]

La question est donc de savoir d'où vient le document de M. Rowat, puisque notre exemplaire à nous vient du ministère de la Justice. À mes yeux, il n'y a aucun doute quant à l'origine de ces documents mais c'est peut-être ceux de M. Rowat qui viennent d'ailleurs.

**Le sénateur Tkachuk:** Vérifions alors avec le bureau du greffier.

**M. Rowat:** Je voudrais apporter une précision.

Voici la copie que vous m'avez remise, dont une partie du bas est masquée, et elle est différente de celle de votre collègue.

**Le sénateur Bryden:** Quoi qu'il en soit, je ne veux pas travailler avec un document que les autres n'ont pas. Je suis tout à fait prêt à remettre mon exemplaire à l'avocat du comité pour qu'il puisse voir ce qui s'est passé. Cela dit, puisqu'il y a confusion, je n'en parlerai plus.

**M. Nelligan:** Nous avons maintenant les originaux. Je crois tout d'abord qu'il y a eu une erreur lorsque le sénateur Jessiman a reçu sa copie. Je crois qu'on a fait par inadvertance une deuxième copie de la première page au lieu de la deuxième.

La deuxième page que vous avez reçue du ministère de la Justice est la même que celle du témoin, dont le dernier paragraphe a été masqué conformément aux alinéas 69(1)g) et a), concernant une information confidentielle du cabinet. Par conséquent, il semble que votre propre exemplaire provienne d'une autre source.

**Le sénateur Bryden:** Je vais aider l'avocat à faire le point sur cette question.

**M. Nelligan:** C'est quelque chose que le greffier vient juste de me signaler.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce qu'on peut en trouver des copies à La Baie? Ce ne sont quand même pas des documents que l'on trouve n'importe où. Si vous pouviez me dire où je peux me les procurer, je m'adresserai au même endroit.

**M. Nelligan:** Bien. Je vais vous donner le nom. C'est ce que j'allais faire.

L'index figurant en couverture des classeurs officiels porte le nom des témoins; vous voyez le nom de M. Rowat en haut. Je suppose que c'est ce qu'il a. C'était le deuxième classeur d'une série de 2. Il y a des numéros à côté. Ce sont tous des numéros LA, ce qui veut dire Lindquist Avey, les comptables chargés de la préparation des documents. Apparemment, les numéros ont été apposés par l'équipe de Lindquist Avey.

**Le sénateur Bryden:** Je m'excuse si j'ai entre les mains un document que vous n'avez pas.

**Le sénateur Jessiman:** S'agit-il des comptables judiciaires dont nous parlions plus tôt?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et nous avons eu la moitié d'un document.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** We mentioned that sometimes in books one, two, three, four, five, six, the same document comes back because more than one person is related to the document. We've seen them in more than one book, the same document.

**Mr. Nelligan:** My confusion is that I have been assured that all of these documents are censured before Lindquist Avey gets them. So once Lindquist Avey puts their number on this page, I'm assuming that it should be in a pristine state as we get it. I can't explain the discrepancy here.

**Senator Bryden:** I say investigate it. All I know is I was proceeding as I thought was fair.

**Mr. Nelligan:** Of course.

**Senator Bryden:** Anyway, before the chairman says "Okay, Mr. Bryden, you were quiet all morning, but that doesn't allow you to have the whole afternoon," I'm going to go to one last document. The reason is that I believe that, as I understand the chairman's indication —

**Mr. Rowat:** Senator, if I could interrupt you, I have no problem answering the question that you posed before. I won't do it on the basis of that memo because it doesn't even have my signature on it. I don't know whether it went to the minister. I don't know whether I authored it, or I don't know whether somebody drafted it on my behalf.

The fact was that at the end of June, while I could call myself relatively new as the negotiator, I did meet — I think it was the 28th, 29th of June — Air Canada and Mergeco both in the same room, as an observer. I think Madam Labelle made reference to this the other day.

Having gone through those discussions, there were certain conclusions that I came away from that meeting with. I don't think that they are well reflected in that particular piece of paper.

Air Canada, from my perspective, having met bilaterally with them, did question the forecasts that Transport Canada was using. At that meeting, I had Chern Heed with me who had prepared, with his staff, those forecasts. They raised concerns, given the financial situation of the airline industry and particularly their own circumstances, that they could not afford an increase in fees, particularly over the remainder of their lease to 1997. They raised concerns over the high costs after 1997, as one would expect that they would under a circumstance like this. They raised concerns over the high cost of T1T2 — potential high costs of T1T2 on a per passenger basis compared to other airlines and other competitors who used other terminals. They raised the issue of the local airport authority and the fact that they, I think at that point, expected to meet the local airport authority or had a meeting lined up.

That is what I recall from those discussions on a bilateral basis, and that is what I would have reflected as a report to the minister, not an opinion, but a report of the facts.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons déjà dit que le même document revient parfois plusieurs fois dans plusieurs classeurs parce qu'il concerne plus d'une personne. Nous avons déjà vu cela à plusieurs reprises.

**M. Nelligan:** Le problème est qu'on m'a donné l'assurance que tous ces documents sont censurés avant d'être remis à Lindquist Avey. Donc, lorsque Lindquist Avey appose son numéro, je suppose que c'est sur des documents sous forme finale. Je n'arrive pas à expliquer ce qui s'est passé ici.

**Le sénateur Bryden:** Je vous dis de faire une enquête. Moi, je posais mes questions comme si tout allait bien.

**M. Nelligan:** Bien sûr.

**Le sénateur Bryden:** Avant que le président ne me rappelle à l'ordre pour me dire que je n'ai pas tout l'après-midi à ma disposition, je vais vous parler d'un dernier document. Si je comprends bien les indications du président...

**M. Rowat:** Si vous me permettez de vous interrompre, sénateur, je précise que je n'ai aucune difficulté à répondre à la question que vous aviez posée. Je ne vais pas le faire en me fondant sur cette note de service, puisqu'elle ne porte même pas ma signature et que je ne sais pas si elle était adressée au ministre. Je ne sais pas qui en est l'auteur, et je ne sais pas si quelqu'un l'a rédigée en mon nom.

Il n'en reste pas moins qu'à la fin du mois de juin, alors que je n'occupais mes fonctions de négociateur que depuis relativement peu de temps, j'ai rencontré (je crois que c'était le 28 ou le 29 juin) des représentants d'Air Canada et de Mergeco dans la même pièce, à titre d'observateur. Je crois me souvenir que Mme Labelle en a parlé l'autre jour.

Suite à cette réunion, j'ai tiré certaines conclusions mais je ne suis pas sûr qu'on les retrouve dans ce document.

Les rencontres que j'ai eues avec les représentants d'Air Canada m'ont fait penser que la société contestait les prévisions de Transports Canada. Lors de cette réunion, j'étais accompagné de Chern Heed, qui avait préparé ces prévisions avec son personnel. Air Canada invoqua la situation financière de l'industrie du transport aérien, ainsi que ses propres difficultés, pour dire qu'elle ne pourrait pas assumer de hausse des droits, notamment jusqu'à la fin de son bail, en 1997. Ses représentants exprimèrent des préoccupations au sujet du niveau élevé des coûts après 1997, ce qui ne saurait surprendre dans un tel contexte. Ils exprimèrent aussi des inquiétudes au sujet des coûts élevés de T1T2, c'est-à-dire du risque que les coûts de T1T2 par passager ne soient trop élevés par rapport à ceux des sociétés concurrentes utilisant d'autres aéroports. Finalement, ils soulevèrent le problème de l'administration aéroportuaire locale et dirent qu'ils s'attendaient à en rencontrer les représentants ou qu'ils avaient déjà prévu une réunion avec eux.

Voilà ce dont je me souviens de ces discussions bilatérales et ce que j'aurais indiqué dans un rapport adressé au ministre. J'aurais rapporté les faits et non pas donné une opinion.



[Texte]

**Senator Bryden:** Is the time frame relatively correct, around the end of June?

**Mr. Rowat:** Around the end of June, that's correct.

**Senator Bryden:** Mr. Chairman, I should have been paying closer attention to you, as I almost always do, but when you started today, did you say that these three witnesses will come back for a full day?

**The Chairman:** For a full day on August 15th.

**Senator Bryden:** Well, then, I'm not going to go through that big document because I can do that later. There's a lot of detail in it.

I want to go to the signing of the contract after the negotiations on October the 7th. There is a document that is numbered 00092. It's a fax to B. Rowat, Associate Deputy Minister of Transport. We'll see if you have it.

**Senator Jessiman:** October 7, 1993?

**Senator Bryden:** 1993.

Do you have it?

**Mr. Rowat:** Just a moment. 00092, yes.

**Senator Bryden:** It's faxed to you from J. Bourgon, who is the deputy minister, and it's copied to Mr. Shortliffe, Mr. Tait and the Honourable J. Corbeil. It reads as follows:

- 1) The Prime Minister, the Right Honourable Kim Campbell, has instructed Mr. Glen Shortliffe to proceed with the signature of the remaining legal documents concerning the transfer of T1/T2 this afternoon at 1400 hours.
- 2) The Minister, the Honourable Jean Corbeil, has been informed of this decision and is in agreement.
- 3) You are therefore authorized to sign the relevant documents on behalf of the Crown.
- 4) The above has been reviewed by Mr. Shortliffe and he has confirmed that these are the explicit instructions received from the Prime Minister.

You received that fax.

**Mr. Rowat:** Yes, I did.

**Senator Bryden:** Is it normal for the Prime Minister to direct a contract to be signed?

**Mr. Rowat:** These were not normal circumstances. So under normal circumstances, no, it would not.

**Senator Bryden:** What was different about these circumstances?

**Mr. Rowat:** There was an election under way, and this was a particularly contentious issue. So in speaking to the deputy minister, Jocelyne Bourgon, she had drawn the conclusion, as had I, that if I were to sign these documents as a senior civil servant at this point in time, I should have very explicit

[Translation]

**Le sénateur Bryden:** La date, vers la fin du mois de juin, est relativement correcte?

**M. Rowat:** Oui, c'était vers la fin du mois de juin.

**Le sénateur Bryden:** J'aurais peut-être dû vous écouter plus attentivement au début, monsieur le président, comme je le fais presque toujours, mais je ne me souviens plus si vous avez dit que les trois témoins reviendront une journée complète devant le comité.

**Le président:** Oui, toute la journée du 15 août.

**Le sénateur Bryden:** Dans ce cas, je n'aborderai pas le gros document qui suit, car il est trop détaillé. Je pourrai le faire plus tard.

Je vais donc passer maintenant à la signature du contrat, le 7 octobre. J'attire votre attention sur le document 00092, qui est un message adressé par télécopieur à B. Rowat, sous-ministre associé des Transports. Nous allons attendre que vous le trouviez.

**Le sénateur Jessiman:** Le 7 octobre 1993?

**Le sénateur Bryden:** Oui, 1993.

L'avez-vous trouvé?

**M. Rowat:** Un instant. Oui, 00092.

**Le sénateur Bryden:** C'est un message que vous télécopiez J. Bourgon, sous-ministre, avec copie à M. Shortliffe, à M. Tait et à l'honorable J. Corbeil. En voici le texte:

- 1) Le premier ministre, la très honorable Kim Campbell, a donné à M. Glen Shortliffe l'instruction d'assurer la signature des documents juridiques restants concernant le transfert de T1/T2 cet après-midi à 14 heures.
- 2) Le ministre, l'honorable Jean Corbeil, a été informé de cette décision, qu'il approuve.
- 3) Vous êtes donc autorisé à signer les documents pertinents au nom de la Couronne.
- 4) Après avoir examiné ce qui précède, M. Shortliffe a confirmé que ce message correspond aux instructions explicites du premier ministre.

Vous avez reçu ce message.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Bryden:** Est-il normal que le premier ministre donne directement l'instruction de signer un contrat?

**M. Rowat:** La situation n'était pas normale. Dans un cas normal, non, ce n'est pas comme cela que les choses se feraient.

**Le sénateur Bryden:** Qu'est-ce qui était différent?

**M. Rowat:** Une élection était en cours et cette question suscitait de vives controverses. Après en avoir discuté avec la sous-ministre, Jocelyne Bourgon, celle-ci était parvenue à la conclusion, et moi aussi, que je devrais avoir des instructions parfaitement explicites si je devais signer ces documents à ce

[Text]

instructions. It was to her and I suppose Glen Shortliffe to sort out exactly how and who should provide those instructions.

**Senator Bryden:** And, believe me, I think I understand the situation that you were in and I don't want to press too far. But, normally, would not explicit instructions from your minister be sufficient?

**Mr. Rowat:** I raised that with the deputy minister and left that with her, and I think that you would be best served to question her on that when she meets before you.

**Senator Bryden:** And Mr. Shortliffe is referred to both in the body of the memo, I think, and is copied and he's going to appear before us as well.

Thank you, Mr. Chairman, that's all I have at this time, but I may have to, when they reappear, come back and fill in the in-between, if you don't mind. Thank you.

**The Chairman:** Senator Jessiman.

**Senator Jessiman:** You told us earlier you took over — was it near the end of June 1993?

**Mr. Rowat:** June 15th.

**Senator Jessiman:** June 15th. Could you describe what the state of the negotiations were at the time you took over and have you got a list of things that still had to be negotiated, generally?

**Mr. Rowat:** Sure. In fact —

**Senator Jessiman:** While you are looking at that, did you have any familiarity at all with this file at the time you took over?

**Mr. Rowat:** Yes, I did. I had been working in the Privy Council Office, and this was one of the files that fell into my bailiwick. The job I had in Privy Council Office was as assistant secretary for economic policy, and I had, at that time and normally, a very large number of files that fell into my area, and this was clearly one of them. So I did have a familiarity with it.

I was going to refer you to a document in the book, but I can't find it.

**Senator Jessiman:** No different than the rest of us.

**Mr. Rowat:** The status of negotiations were that the issue this morning, as described by David Broadbent — the quick-start \$96 million rent deferral; the diversion threshold; T1, when it should open and what the financial circumstances were — those were largely settled. And when I say —

**Senator Jessiman:** At the time you —

**Mr. Rowat:** At the time I assumed the file. And in fact, the government had a position on those particular issues at that point in time.

[Traduction]

moment-là, à titre de haut fonctionnaire. Je suppose que c'est elle et Glen Shortliffe qui ont décidé de la manière dont ces instructions seraient communiquées, et à qui.

**Le sénateur Bryden:** Croyez-moi, je pense comprendre la situation dans laquelle vous vous trouviez et je ne voudrais pas trop insister. Cela dit, n'aurait-il pas été suffisant que ces instructions explicites vous soient adressées par votre ministre?

**M. Rowat:** J'avais soulevé le problème avec le sous-ministre, en lui laissant le soin de prendre la décision, et je crois qu'il serait préférable que vous lui posiez directement la question lorsqu'elle se présentera devant le comité.

**Le sénateur Bryden:** On mentionne M. Shortliffe aussi bien dans le texte du message que comme destinataire d'une copie, et il viendra témoigner devant nous.

Merci, monsieur le président. Je n'ai rien d'autre pour le moment mais j'aurai d'autres questions à poser aux témoins lors de leur prochaine comparution, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Merci.

**Le président:** Sénateur Jessiman.

**Le sénateur Jessiman:** Vous nous avez dit avoir pris la relève dans ce dossier vers la fin de juin 93.

**M. Rowat:** Le 15 juin.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. Pourriez-vous nous dire où en étaient les négociations à ce moment-là, et avez-vous une liste des choses qu'il restait alors à négocier?

**M. Rowat:** Certainement. En fait...

**Le sénateur Jessiman:** Pendant que vous cherchez le document, puis-je vous demander si vous étiez déjà bien au courant du dossier au moment où vous avez pris la relève?

**M. Rowat:** Oui, je l'étais. C'était l'un des dossiers dont j'étais responsable au Bureau du Conseil privé. À ce moment-là, j'étais secrétaire adjoint chargé de la politique économique et ce dossier faisait clairement partie du très grand nombre de questions relevant de ma compétence.

J'allais vous renvoyer à un document du classeur mais je n'arrive pas à le trouver.

**Le sénateur Jessiman:** Vous avez donc le même problème que nous.

**M. Rowat:** Pour décrire le degré d'avancement des négociations à l'époque, je reviendrai sur ce que disait ce matin David Broadbent au sujet des questions qui étaient en grande mesure réglées, le démarrage rapide du projet de 96 millions de dollars avec report des loyers; le seuil de détournement; la date d'ouverture de T1 et les circonstances financières, et cetera. Et quand je dis que...

**Le sénateur Jessiman:** À l'époque, vous...

**M. Rowat:** Je parle du moment où j'ai pris la relève dans ce dossier. En fait, le gouvernement avait alors fixé sa position sur toutes les questions pendantes.

[Texte]

Other issues were very well advanced, if not completely concluded. That included issues like: the environmental clauses, as to what the federal government would be responsible for versus what Mergeco would be responsible for in an eventual agreement; tenant equity; the passenger facility charge issue. The personnel contract was nailed down.

**Senator Jessiman:** Was nailed down?

**Mr. Rowat:** Was nailed down, for all intents and purposes.

Those in that grouping required some further negotiation, but for the most part they'd been brought to near closure, if I can put it that way.

The one outstanding item that my predecessor, I think, clearly defined for you, was the arrangement with Air Canada. And that one fell very clearly to me to deal with, as well as the other ones.

**Senator Jessiman:** That brings me to my second question. So it was up to you as the chief negotiator on behalf of the government to try and solve that issue?

**Mr. Rowat:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Were you satisfied with the solution that you arrived at, that you negotiated?

**Mr. Rowat:** On Air Canada?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Rowat:** I provided — let me put it this way. I provide advice to the minister on these issues. The arrangement that we arrived at with Air Canada met the criteria that we had set for ourselves, and that is that, in the eventual agreement — if that's what you're asking?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Rowat:** — in the eventual agreement, that the arrangement arrived at with Air Canada left the government in the position the returns to the federal government were better than the next best alternative; that the overall rate of return that Pearson Development Corporation had originally sought had been reduced; that Pearson Development Corporation — as part of this arrangement, Pearson Development Corporation also agreed to reduce the capitalization rate to the airlines, which was also a major concession on their part.

And I've forgotten some of the other elements of it, but those were certainly the key components of the eventual arrangement.

I would categorize it that, in essence, everybody put a bit of water in their wine in order to conclude the final arrangement.

**Senator Jessiman:** Could you discuss the arrangement of deferral of ground rents? Why was that done and was it an integral part of the negotiated settlement?

**Mr. Rowat:** The deferral of ground rent?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Rowat:** The original \$11 million over the three-year period?

**Senator Jessiman:** Right.

[Translation]

D'autres questions, si elles n'étaient pas complètement réglées, avaient aussi fait l'objet de négociations déjà bien avancées, notamment celles-ci: les mesures environnementales, c'est-à-dire la responsabilité du gouvernement fédéral en la matière par rapport à celle de Mergeco; l'actif du locataire; la question des redevances d'installation passagers. En ce qui concerne le contrat du personnel, les choses étaient réglées.

**Le sénateur Jessiman:** Régérées?

**M. Rowat:** Oui, à toutes fins pratiques.

Les dernières questions dont je viens de parler exigeaient encore d'autres négociations mais les choses étaient dans l'ensemble sur le point d'être réglées, si je puis m'exprimer ainsi.

La seule question qui restait vraiment pendante, comme mon prédécesseur vous l'a clairement indiqué, si je ne me trompe, était l'accord avec Air Canada, et c'est une question dont j'allais clairement devoir m'occuper.

**Le sénateur Jessiman:** Ce qui m'amène à ma deuxième question. C'est donc vous, négociateur en chef du gouvernement, qui alliez devoir régler ce problème?

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Avez-vous été satisfait de la solution que vous avez fini par négocier?

**M. Rowat:** Avec Air Canada?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Rowat:** Disons que j'ai conseillé le ministre à ce sujet. L'accord négocié avec Air Canada répondait aux critères que nous avions établis, c'est-à-dire que l'accord final... si c'est ce que vous demandez...

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Rowat:** ...garantissait au gouvernement fédéral un meilleur rendement que la meilleure autre solution envisageable. Le taux de rendement global que souhaitait à l'origine *Pearson Development Corporation* avait été réduit. Par cet accord, *Pearson Development Corporation* acceptait également de réduire le taux de capitalisation pour les compagnies aériennes, ce qui était une autre concession importante de sa part.

J'ai sans doute oublié d'autres éléments mais ceux-là étaient sans doute les plus importants.

Au fond, je pourrais dire que tout le monde a accepté de mettre un peu d'eau dans son vin pour parvenir à une entente.

**Le sénateur Jessiman:** Pourriez-vous nous parler de l'accord concernant le report des loyers? Quelle est l'origine de cette clause, et celle-ci faisait-elle partie intégrante de l'accord final?

**M. Rowat:** La clause de report des loyers?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Rowat:** Les 11 millions de dollars sur trois ans?

**Le sénateur Jessiman:** C'est cela.



[Text]

**Mr. Rowat:** Was it an integral part? It was felt by the government to be an integral part. This was a major policy file of the government. And in weighing out the various factors that come to play on an issue like this, it was the government's position that it, for a number of reasons, was an integral part of the agreement.

**Senator Jessiman:** Thank you. Now, the original letter — and I've got copies for all of the necessary people, one, two or three up front, the other senators and our senators please.

I hope Senator Bryden notices that I did go to the trouble to make copies.

**Mr. Rowat:** Can I back up for a second?

**Senator Jessiman:** Surely.

**Mr. Rowat:** The other element of the water-in-the-wine solution that I was talking about was that Pearson Development Corporation also agreed that they would provide 10 per cent of their net concession revenues to the airlines. I think that's the correct way of putting it. So that was another major element that John reminded me of.

**Senator Jessiman:** Thank you. I would just like to, for the record — this is dated, I know it is before your time, but there were things here that you had to deal with in your negotiations. And it is to Paxport, December 7, 1992, for the attention of Ray Hession, president:

Dear Sir:

We want to thank you for the Proposal you submitted pursuant to the Request for Proposals regarding the Terminal Redevelopment Project at Lester B. Pearson International Airport.

It has been determined by the Evaluation Committee that your Proposal is the "best overall acceptable response" to the objectives and requirements set out in the Request for Proposals.

Your Proposal, however, contains provisions which concern the government and cannot be accepted in whole or in part; the following are examples of some of these provisions:

1. the early start option;
2. the restrictions with respect to the diversion of traffic;
3. the allocation of landing rights and gate privileges;
4. the funding mechanism with respect to the employee transfer plan;
5. the terms to be incorporated in the various agreements.

Moreover, the changing financial realities within the airline industry are impressing the government with a number of additional concerns, particularly the financeability of your Proposal.

We are prepared to enter into negotiations to reach an agreement within the framework of the Request for Proposals...

[Traduction]

**M. Rowat:** Pour le gouvernement, cela faisait partie intégrante de l'accord. Il s'agissait d'une des questions les plus importantes pour le gouvernement. Considérant tous les facteurs qui peuvent entrer en jeu dans un dossier comme celui-là, le gouvernement estimait que cette clause devait faire partie intégrante de l'accord, pour plusieurs raisons.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Abordons maintenant la lettre d'origine; j'en ai des exemplaires pour tout le monde.

J'attire l'attention du sénateur Bryden sur le fait que j'ai pris la peine de faire des copies.

**M. Rowat:** Puis-je revenir en arrière un instant?

**Le sénateur Jessiman:** Certainement.

**M. Rowat:** L'autre élément de compromis dont je parlais plus tôt était que *Pearson Development Corporation* acceptait également de fournir aux compagnies aériennes 10 p. 100 de ses revenus nets de concessions. Je crois pouvoir présenter les choses ainsi. C'était un autre volet important de l'accord, que John vient de me rappeler.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Parlons maintenant de la lettre du 7 décembre 1992 adressée à Ray Hession, président de Paxport. Je sais que vous n'aviez pas encore pris la relève à ce moment-là, mais on y parle de choses dont vous avez dû vous occuper pendant les négociations.

Monsieur,

Nous vous remercions de la proposition que vous nous avez adressée en réponse à la Demande de propositions concernant le projet de réaménagement de l'Aéroport international Lester B. Pearson.

Le comité d'évaluation a conclu que votre proposition est «la meilleure réponse globale acceptable» aux objectifs et exigences figurant dans la Demande de propositions.

On trouve cependant dans votre proposition plusieurs dispositions qui préoccupent le gouvernement et que celui-ci ne peut accepter, en tout ou en partie. En voici quelques exemples:

1. l'option de démarrage rapide;
2. les restrictions concernant le détournement du trafic;
3. l'attribution des droits d'atterrissage et des privilèges de portes;
4. le mécanisme de financement relatif au plan de transfert des employés;
5. les modalités à intégrer aux divers accords.

De plus, l'évolution de la situation financière de l'industrie du transport aérien suscite plusieurs autres préoccupations au sein du gouvernement, notamment en ce qui concerne les possibilités de financement de votre proposition.

Nous sommes prêts à entreprendre des négociations pour parvenir à une entente dans le contexte général de la Demande de propositions...

## [Texte]

And he underlines these next two words.

...provided that

1) certain requirements required by the Minister are made to your Proposal in order to accommodate the government's concerns; and

2) you demonstrate to the satisfaction of the government by February 15, 1993 that your Proposal in the circumstances is financeable.

Your confirmation that you agree with the above provisos must be received by the Department of Transport on or before 5 p.m. EST Thursday, December 10, 1992.

Yours truly, Victor W. Barbeau.

Now, you note that the issue of financeability referred directly to the difficulties of the airlines.

Could you describe for us how each of these options or these conditions were dealt with in the final contract? How did they meet the government's concerns at that time?

**Mr. Rowat:** Okay, I'll start with page 1 on number 1, the early-start option.

I don't recall what the exact nature of their early-start option was; maybe John can help me on that. But the government of the day took the position that the \$96-million early-start option with the appropriate rent deferral of 11-11-11 to be repaid over the 10 —

**Senator Jessiman:** To be repayable over, with interest at prime plus two?

**Mr. Rowat:** — with interest at prime plus two and a half, was an appropriate approach. That was the government position.

Number two, the restrictions with respect to the diversion of traffic. I'm not quite sure what Victor meant by that at the time.

**Mr. Desmarais:** At the time, their proposal said, as you recall from reading it this morning, that they wanted a guarantee of traffic, no movement of traffic out of Pearson until a certain level was reached. That level was 36 million passengers, not 39 million as mentioned this morning. And that was unacceptable to the government.

**Senator Hervieux-Payette:** Just as a point of clarification, because you are referring to a document of December 7, to which maybe Mr. Desmarais was part of the drafting of that with Mr. Barbeau, because Mr. Rowat was not in the department yet. So, I guess, if we want to see the sequence, we should know why you put that into the document and then, afterwards, how it was being dealt with. Because, I mean —

**Senator Jessiman:** I don't know on December 7. On December 7, this witness has another part —

**Senator Hervieux-Payette:** Yes. Mr. Desmarais was part of the financial analysis or business plan —

## [Translation]

Et les deux mots qui suivent sont soulignés,

...à condition que

1) certaines exigences du ministre soient intégrées à votre proposition pour répondre aux préoccupations du gouvernement, et que

2) vous parveniez à prouver au gouvernement, d'ici au 15 février 1993, que votre proposition peut être financée dans le contexte actuel.

Le ministère des Transports devrait avoir reçu au plus tard le jeudi 10 décembre 1992 à 17 h HNE votre confirmation que vous acceptez les conditions susmentionnées.

Veuillez agréer ... Victor W. Barbeau.

Vous aurez constaté que le problème du financement est directement relié aux difficultés des compagnies aériennes.

Pourriez-vous nous dire comment ces conditions ont été prises en compte dans le contrat final? Comment la société a-t-elle répondu aux préoccupations du gouvernement?

**M. Rowat:** Je vais commencer par le premier point, l'option de démarrage rapide.

Je ne me souviens plus de la nature exacte de cette option mais John pourra peut-être m'aider. Quoi qu'il en soit, la position du gouvernement était que l'option de démarrage rapide de 96 millions de dollars, avec le report approprié des loyers de 11-11-11 sur les 10...

**Le sénateur Jessiman:** Remboursable au taux d'intérêt préférentiel plus deux?

**M. Rowat:** ...au taux d'intérêt préférentiel plus deux et demi constituait une solution satisfaisante. Voilà quelle était la position du gouvernement.

En ce qui concerne les restrictions relatives au détournement du trafic, je saisis mal ce que Victor voulait dire par là.

**M. Desmarais:** Si vous vous souvenez des discussions de ce matin, la société demandait dans sa proposition la garantie qu'il n'y aurait aucun détournement de trafic de Pearson jusqu'à ce qu'un certain niveau d'utilisation ait été atteint, soit 36 millions de passagers, et non pas 39 comme on a dit ce matin. Pour le gouvernement, c'était une exigence inacceptable.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je voudrais demander une précision. Comme vous parlez d'un document du 7 décembre 1992 signé par M. Barbeau mais peut-être rédigé en partie par M. Desmarais, puisque M. Rowat n'était pas encore au ministère, je crois qu'il serait utile de savoir pourquoi vous avez mis cela dans le document et comment les choses ont été réglées ensuite. En effet...

**Le sénateur Jessiman:** Je ne sais pas si ce que vous dites est exact. Le 7 décembre, ce témoin avait d'autres...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Certes, M. Desmarais faisait partie de l'équipe chargée d'examiner les analyses financières ou le plan d'activité...

[Text]

**Mr. Desmarais:** Mr. Jolliffe was part of the business plan evaluation group and I was part of the development plan.

**Senator Hervieux-Payette:** So both of you know about these restrictions and these things, and I think we should deal with what is in your letter first, and then what happened after, so that we have at least the sequence, if you don't mind.

**Senator Jessiman:** I have no objection. I thought we were going to deal with this witness as best we can. I didn't think they were here as a team.

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah, they are a panel.

**Senator Jessiman:** Oh. I have no objection.

**Mr. Rowat:** In fact, senator, to follow up on your suggestion, John can probably — knowing both sides of it, I'm quite willing to let John describe all of those elements. He's very intimately versed in each one of them.

**Mr. Desmarais:** Except I can't remember some of them, senator.

The early-start option, as I indicated earlier, was a \$47 million early-start option that they had proposed. And what I believe they — if I'm recalling now, what they proposed was that they would take over the terminals completely, do \$47 million of work and at some stage maybe do some construction. And that was unacceptable as an early-start option. That was an option to their plan — their proposal, if you like — of roughly \$686 million. That option we didn't want on the table.

**Senator Jessiman:** And that was settled. That was settled to the satisfaction —

**Mr. Desmarais:** That was settled in negotiation where we ended up with a \$96 million quick-start option as a first phase of development.

The second one was they requested no diversion of traffic out of Pearson at all until after 39 million, and then they indicated that only passengers above 39 million could be diverted. And I believe you'll recall Mr. Hession yesterday saying you can't do that. It is very lumpy when you divert passengers; you have to take airlines out.

We didn't agree with the 39 million, and we didn't agree with just incremental passengers being transferred. So there was problems with that part of their proposal.

**Senator Jessiman:** And how was that settled?

**Mr. Desmarais:** That was settled basically when we came down to the 33-million-dollar [sic] passenger-diversion option, which we can get into in much more detail later.

**Senator Jessiman:** Now that I know you're a panel — I wasn't going to ask this question, but — I understand you're familiar with T3 as well as —

[Traduction]

**M. Desmarais:** M. Jolliffe faisait partie du groupe d'évaluation du plan d'activité et je faisais partie du groupe d'évaluation du plan de réaménagement.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous étiez donc tous les deux au courant de ces restrictions et c'est pourquoi je pense que nous devrions d'abord traiter de ce qu'il y a dans votre lettre, puis ensuite de la manière dont les choses se sont réglées, afin d'aborder les choses dans l'ordre chronologique, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

**Le sénateur Jessiman:** Je n'ai aucune objection à ce qu'on procède de cette manière. Cela dit, je ne pensais pas que les deux témoins se présentaient devant nous en équipe.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si, ils sont ensemble.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. Je n'ai aucune objection.

**M. Rowat:** De fait, madame le sénateur, je pense que John devrait répondre à la question puisqu'il était parfaitement au courant des deux conditions.

**M. Desmarais:** Mais je ne me souviens pas de tout.

Comme je l'ai dit plus tôt, l'option de démarrage rapide était une option de 47 millions de dollars proposée par le promoteur. Si je me souviens bien, celui-ci avait proposé de prendre le contrôle complet des aérogares, d'effectuer la tranche de travaux correspondant à 47 millions de dollars puis, plus tard, d'entreprendre d'autres travaux de construction. Cette option de démarrage rapide était inacceptable. Elle faisait partie de la proposition globale évaluée à environ 686 millions de dollars, mais nous ne voulions pas l'envisager.

**Le sénateur Jessiman:** Et la question a été réglée à la satisfaction...

**M. Desmarais:** Elle a réglée par la négociation puisqu'on a finalement accepté une option de démarrage rapide de 96 millions de dollars, représentant une première phase de réaménagement.

La deuxième condition était qu'il n'y ait aucun détournement de trafic de Pearson tant que l'on n'aurait pas atteint 39 millions de passagers, auquel cas on ne pourrait pas de toute façon détourner que les passagers supplémentaires. Vous vous souviendrez que M. Hession nous a dit hier que ce n'était pas possible. Lorsqu'on veut détourner des passagers, on doit le faire globalement, compagnie par compagnie.

Nous n'avons donc pas accepté le seuil de 39 millions ni le fait que seuls les passagers supplémentaires seraient transférés. Nous avions donc des problèmes avec cette partie de la proposition.

**Le sénateur Jessiman:** Et quelle a été la décision finale?

**M. Desmarais:** On a finalement choisi l'option de transfert de passagers après 33 millions de dollars [sic], et nous pourrions y revenir en détail plus tard.

**Le sénateur Jessiman:** Je comprends maintenant pourquoi vous faites équipe. Je n'allais pas vous poser la question suivante mais je vais le faire quand même. Je crois comprendre que vous connaissez également la situation de T3...



[Texte]

**Mr. Desmarais:** I'm familiar with T3, but not as familiar as with T1T2. I did some early work on T3 but was not involved directly.

**Senator Jessiman:** And there was a point made this morning that they didn't get that kind of a provision in their contract.

**Mr. Desmarais:** In T3? The only provision in the T3 lease was that the airport would continue to be an international airport.

**Senator Jessiman:** Didn't they also have a guarantee of one-third of the traffic?

**Mr. Desmarais:** No, sir. There was a gentleman's agreement but no agreement.

**Senator Jessiman:** What about a \$70-million loan guarantee?

**Mr. Desmarais:** There was a \$70-million provision that they could draw against if their cash flow was low to a maximum of \$8 million a year at any one time, to a maximum of \$70 million.

**Senator Jessiman:** I see. Is there any loan guarantee to the developers of T1 and T2 in this particular contract?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Senator Jessiman:** Okay, I'm sorry. I just interrupted because you're the one that is answering this and it came up.

**Mr. Desmarais:** The allocation of landing rights and gate privileges, I'm not sure what that refers to in the proposal. Obviously, I think they were looking at some allocation of landing rights to airlines that might sign up with their terminals, and they would have gate privileges at their terminals. That was not something that was in the cards. The government allocates landing rights at Pearson through bilaterals, or whatever other way, and retains the right to direct traffic to either Terminal 1/2 or Terminal 3.

**Senator Jessiman:** So this was, in effect, eliminated?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Number four?

**Mr. Desmarais:** The funding mechanism with respect to the employee transfer plan — I'm not sure.

Keith, do you remember that one?

**Mr. Jolliffe:** No, I don't remember that one.

**Mr. Desmarais:** I can't recall. These were taken off the list of the evaluation committee report problems —

**Senator Jessiman:** Mr. Barbeau is going to come back. Is he the likely one to ask, or is there someone else that you suggest we ask about this?

**Mr. Rowat:** I think the issue there was the employee transfer plan and who would pay for it. And, originally, they took the position that the federal government should pay for the employee transfer plan. In final agreement, they ended up paying for the

[Translation]

**M. Desmarais:** Oui, mais pas aussi bien que celle de T1T2. Je me suis occupé des premières études concernant T3, mais pas directement.

**Le sénateur Jessiman:** On a dit ce matin qu'il n'y avait pas de disposition de ce genre dans l'autre contrat.

**M. Desmarais:** Dans celui de T3? La seule disposition acceptée dans le bail de T3 était que l'aéroport continuerait d'être un aéroport international.

**Le sénateur Jessiman:** N'y avait-il pas aussi une garantie d'un tiers du trafic?

**M. Desmarais:** Non. Il y avait une entente à l'amiable mais pas d'accord ferme.

**Le sénateur Jessiman:** Que pouvez-vous nous dire de la garantie de prêt de 70 millions de dollars?

**M. Desmarais:** On avait établi une provision de 70 millions de dollars que l'on pourrait utiliser si les liquidités étaient insuffisantes, avec un maximum de 8 millions de dollars par an et de 70 millions de dollars en tout.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois. Y avait-il une garantie de prêt pour les promoteurs de T1 et T2?

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. Veuillez m'excuser, je n'aurais pas dû vous interrompre.

**M. Desmarais:** Je ne vois pas ce que l'auteur du document veut dire au sujet de l'attribution des droits d'atterrissage et des privilèges de portes. Évidemment, je suppose qu'il s'agissait de répartir les droits d'atterrissage entre les compagnies aériennes qui accepteraient d'utiliser les aérogares, et que ces compagnies auraient des droits d'utilisation privilégiés. Je dois cependant dire que cela n'était pas envisagé par le gouvernement. Celui-ci attribue les droits d'atterrissage à Pearson dans le cadre de négociations bilatérales, ou selon toute autre méthode qui lui convient, et il conserve le droit de répartir le trafic comme il l'entend entre les aérogares 1/2 et l'aérogare 3.

**Le sénateur Jessiman:** Cela a donc été éliminé?

**M. Desmarais:** Exactement.

**Le sénateur Jessiman:** Et le quatrième point?

**M. Desmarais:** Le mécanisme de financement du plan de transfert des employés? Je ne suis pas sûr de ce que cela veut dire.

Keith, vous vous en souvenez?

**M. Jolliffe:** Non.

**M. Desmarais:** Moi non plus. Cela a été rayé de la liste des problèmes soumis au comité d'évaluation...

**Le sénateur Jessiman:** Comme M. Barbeau doit comparaître à nouveau, est-ce à lui que nous devrions poser la question, ou quelqu'un d'autre pourrait-il y répondre?

**M. Rowat:** Je pense que le problème était de savoir qui paierait les frais du plan de transfert des employés. À l'origine, la société considérait que ces frais devraient être assumés par le gouvernement fédéral. Dans l'accord final, cependant, il a été décidé que la

[Text]

employee transfer plan if it involves the management plan, if that's what the issue was.

**Senator Jessiman:** Well, they did pretty well on behalf of the government.

Five, the terms to be incorporated in the various agreements.

**Mr. Desmarais:** That covers a whole list of —

**Senator Jessiman:** Yeah, I understand that. I want get to that, if I may. I want to talk about agreements later so we can skip that.

What about these other two things, provided that certain changes required by the minister are made to your proposal in order to accommodate the government's concerns? I assume, because you ended up with the contract, I assume that has happened.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Jessiman:** And what about: You demonstrate to the satisfaction of the government by February 15, 1993, that your proposal is financeable.

I understand that was extended. There was a period of time that they were extending to sometime in March?

**Mr. Desmarais:** Basically, they were given an extension to February 28. They provided data on February 28.

**Mr. Stehelin,** who you will be hearing from later, had questions at that point that they provided answers to, and I believe the issue was resolved around mid-March.

**Senator Jessiman:** That deals with that document. Thank you very much. Now I want to refer you to another document, and I also have copies for each of the senators and for counsel and for the witness.

I appear to have two copies — I got a little worried. The first one I looked at was all in French. I'd love to be able to speak the language but unfortunately I can't.

What I am having passed out here is a Privy Council — an Order in Council, and this is certified to be a true copy. And I want to read it into the record.

And this has reference number 5700-1.35/P1-13, below, 1-1-#0092, P.C. 1993-1761, 27 August, 1993 (T.B. Rec. 820536).

HIS EXCELLENCY THE GOVERNOR GENERAL IN COUNCIL, on the recommendation of the Minister of Transport and the Treasury Board, is pleased hereby:

(a) pursuant to subsection 16(1) of the *Federal Real Property Act*, to authorize the Minister of Transport, on behalf of Her Majesty in right of Canada, to enter into a Lease with T1T2 Limited Partnership;

(b) pursuant to subsection 16(1) of the *Federal Real Property Act*, to authorize the Minister of Transport, on behalf of Her Majesty in right of Canada, to enter into an Option to Lease with 2922797 Canada Inc.;

[Traduction]

société les paierait s'ils étaient reliés au plan de gestion. Je suppose que c'était là le problème.

**Le sénateur Jessiman:** Le gouvernement semble s'être très bien sorti des négociations.

Cinquèmement, les modalités devant être intégrées aux divers accords.

**M. Desmarais:** Cela touche toute une liste de...

**Le sénateur Jessiman:** J'entends bien. Comme je voudrais parler plus tard des accords, nous allons peut-être tout de suite passer à autre chose.

Venons-en en effet aux changements exigés par le ministre pour répondre aux préoccupations du gouvernement. Comme vous avez finalement obtenu le contrat, je suppose que ces changements ont été apportés.

**M. Rowat:** Exact.

**Le sénateur Jessiman:** Et qu'en est-il de la preuve qu'il fallait fournir au gouvernement, au plus tard le 15 février 1993, que la proposition pouvait être financée?

Je crois comprendre que cette date limite a été reportée à mars.

**M. Desmarais:** Non, elle a été reportée au 28 février, et les données pertinentes ont été fournies à cette date-là.

**M. Stehelin,** qui témoignera plus tard devant vous, avait posé des questions à ce sujet et les réponses ont été fournies. Je crois que la question a été réglée vers la mi-mars.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien, j'en ai terminé avec ce document. Je vais maintenant en aborder un autre, dont j'ai également fait des copies à l'intention de chaque sénateur, de l'avocat et du témoin.

J'ai eu un moment d'inquiétude en constatant que j'en avais deux copies. La première était en français mais, hélas, c'est une langue que je ne parle pas.

Ce que je vous distribue maintenant, c'est une copie certifiée d'un décret du conseil. Je vais en lire le texte.

Il s'agit du numéro de référence 5700-1.35/P1-13, puis 1-1-#0092, C.P. 1993-1761, 27 août 1993 (C.T. Rec. 820536).

Sur recommandation du ministre des Transports et du Conseil du Trésor, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil:

a) en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur les immeubles fédéraux*, d'autoriser le ministre des Transports, au nom de Sa Majesté du chef du Canada, de conclure avec T1T2 Limited Partnership un bail foncier;

b) en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur les immeubles fédéraux*, d'autoriser le ministre des Transports, au nom de Sa Majesté du chef du Canada, de conclure avec 2922797 Canada Inc. une entente avec option de location;

[Texte]

(c) pursuant to section 61 of the *Financial Administration Act*, to authorize the Minister of Transport, on behalf of Her Majesty —

For some reason, they don't put the "the" in there, but it says:

— in right of Canada, to enter into a Bill of Sale with T1T2 Limited Partnership for the sale of the movable properties referred to in Schedule "A" to that Bill of Sale; and

(d) to authorize the Minister of Transport, on behalf of Her Majesty in right of Canada, to enter into a Management and Services Agreement with T1T2 Limited Partnership.

And it is certified a true copy under the seal of the Clerk of the Privy Council. I'm sure you are familiar with this.

**Mr. Rowat:** Yes.

**Senator Jessiman:** And these documents, these five documents referred to, are these the main documents that you were negotiating? I understand there are — what, a couple of hundred documents?

**Mr. Desmarais:** There are approximately 65 legal documents, I believe, covering something like 2,000 pages.

**Senator Jessiman:** I see. But these ones here were authorized on August 27.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** And Mr. Rowat, you were the one that negotiated this, right?

**Mr. Rowat:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Meaning those documents. And is it also true that you said to the negotiators on the other side that, if, between the time when you negotiated the form of these documents — if there were going to be any changes that were going to be material, that you would be obliged to come back and get another Treasury — from the Treasury Board?

**Mr. Rowat:** Sorry that I had said?

**Senator Jessiman:** I understood, during the negotiations, after this was signed, and that people on the other side, in talking with you — and they were talking about maybe some amendments or whether they were amended or talking about amendments — that you said to them, that if you asked for any amendments that you consider are material, that would compel you to go back and get another — something more from Treasury Board.

**Mr. Rowat:** That is correct.

**Senator Jessiman:** And you didn't have to go back to Treasury Board?

**Mr. Rowat:** No.

**Senator Jessiman:** Is that correct?

**Mr. Rowat:** That is correct.

[Translation]

c) en vertu de l'article 61 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, d'autoriser le ministre des Transports, au nom de Sa Majesté...

Je ne sais pas pourquoi, il n'y a pas «the» en anglais, mais je continue:

...du chef du Canada, de conclure avec T1T2 Limited Partnership un contrat de vente pour les biens transportables décrits à l'annexe « A » dudit contrat;

d) d'autoriser le ministre des Transports, au nom de Sa Majesté du chef du Canada, de conclure avec T1T2 Limited Partnership une entente de services et de gestion.

Je répète qu'il s'agit d'une copie certifiée conforme sous le sceau du greffier du Conseil privé. Je suis sûr que vous connaissez ce document.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et les cinq documents qui y sont mentionnés sont les principaux documents que vous étiez chargé de négocier, n'est-ce pas? Je crois comprendre qu'il y en a eu en tout une paire de centaines.

**M. Desmarais:** Il y a environ 65 documents juridiques, faisant en tout près de 2 000 pages.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois, mais ceux-ci sont ceux qui ont été autorisés le 27 août.

**M. Desmarais:** C'est cela.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur Rowat, c'est vous qui aviez négocié tout cela, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Et il est vrai que vous avez dit aux négociateurs de l'autre partie que, s'il devait y avoir des changements notables à ces documents, vous seriez obligé d'obtenir une nouvelle approbation du Trésor, du Conseil du Trésor?

**M. Rowat:** Qu'est-ce que j'aurais dit?

**Le sénateur Jessiman:** Selon ce que j'ai compris, après que ces documents aient été signés, les représentants de l'autre partie ont parlé de la possibilité d'y apporter des modifications, ou de l'éventualité de certaines modifications, et vous leur auriez répondu que vous seriez obligé de retourner devant le Conseil du Trésor si vous considériez que ces modifications étaient importantes.

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Mais vous n'avez pas dû retourner devant le Conseil du Trésor?

**M. Rowat:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce exact?

**M. Rowat:** C'est exact.



[Text]

**Senator Jessiman:** So there were no amendments of a material nature between August 27 and when they were actually signed — some of which were signed before October 7. The final signing was October 7 by the final parties.

**Mr. Rowat:** There were changes. But, in the view of my colleagues in other central agencies and on my team, we felt that they were not material such that they required that kind of action.

**Senator Jessiman:** And the other documents — these are five, and you said 65, sir?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir, I did.

**Senator Jessiman:** So there would be another 60. I am also informed that those are pretty boilerplate — if I might use the expression — documents? Fairly well? And that, as far as they were concerned, that they just went through — I mean, you knew what they were going to say about this time.

**Mr. Desmarais:** No, sir. We knew what the main conditions were of them about that time. But they were not boilerplate documents, sir. We had the development agreement, management and operations agreement, and two or three others that were major agreements, although they did not impact on the lease document which required this type of approval.

**Senator Jessiman:** And these are the kind of approval that you don't need Treasury Board approval? The other documents, the other 60? They didn't need —

**Mr. Rowat:** No. You're correct. The minister had the authority to proceed on the basis of the approvals that he had had at that point.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Chairman, there is no number on the document you are using. I don't want to be picky. Since you are sometimes questioning the origin of a document, and your document has no number —

**Senator Jessiman:** I will ask where it was received.

**Mr. Nelligan:** I think it is a matter of public record.

**Senator Jessiman:** I'm sorry, in the French, it does have a number. If you look at the other side — 523589. And I apologize because, as soon as I saw —

**Senator Hervieux-Payette:** We have the same problem. One document was having this, and the other — and here we have one page that has it, and the other one that doesn't. I am just saying that, in terms of the mechanics we have, you are susceptible to have errors and we are.

**Senator LeBreton:** We don't have missing paragraphs.

**Senator Jessiman:** Or missing pages, or pages that no one has got. I mean, surely —

**The Chairman:** Okay, okay.

**Senator Jessiman:** — when one of the senators has a document, a complete document, and no one, not on this side, not our counsel, not the witnesses, and he is the only one that has, this is quite a different thing.

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Il n'y a donc eu aucune modification notable entre le 27 août et la date où les documents ont été effectivement ratifiés, le 7 octobre.

**M. Rowat:** Il y a eu des changements mais, selon les membres de mon équipe et selon les collègues des autres organismes centraux, ce n'était pas des changements importants qui eussent exigé une nouvelle autorisation du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Jessiman:** Et les autres documents... nous venons de parler de cinq mais vous avez dit qu'il y en avait 65.

**M. Desmarais:** Oui, c'est ce que j'ai dit.

**Le sénateur Jessiman:** Il y en a donc 60 autres. On vient de me dire que ce sont des documents plus ou moins standard, si je puis utiliser ce terme. Très bien. Ces documents ont donc été simplement ratifiés parce qu'ils ne posaient aucun problème?

**M. Desmarais:** En effet, car nous savions quelle était leur teneur, mais je ne dirais pas que c'était des documents standard. Il s'agissait de l'accord de réaménagement, de l'accord de gestion et d'exploitation, et de deux ou trois autres accords importants, mais aucun n'avait d'incidence notable sur le document de bail pour lequel ce genre d'approbation était nécessaire.

**Le sénateur Jessiman:** Vous n'aviez donc pas à demander l'autorisation du Conseil du Trésor à ce sujet? Je parle des 60 autres documents.

**M. Rowat:** Vous avez parfaitement raison. Le ministre avait le pouvoir d'aller de l'avant à ce sujet.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur le président, il n'y a pas de numéro sur le document dont on vient de parler. Je ne voudrais pas causer de difficulté mais, comme on s'interroge parfois sur l'origine de certains documents, le fait que celui-ci n'ait pas de numéro...

**Le sénateur Jessiman:** Je vais demander d'où il vient.

**M. Nelligan:** Je pense que c'est un document public.

**Le sénateur Jessiman:** Veuillez m'excuser, il y a un numéro sur la version française, au verso — 523589. Je m'excuse car, dès que j'ai vu...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons le même problème. Il y a un numéro sur une page mais pas sur l'autre. Sur le plan pratique, cela risque de vous induire en erreur, et nous aussi.

**Le sénateur LeBreton:** Mais il ne manque aucun paragraphe.

**Le sénateur Jessiman:** Ni aucune page. Franchement...

**Le président:** Très bien. Restons-en là.

**Le sénateur Jessiman:** Quand un sénateur de l'autre parti utilise un document complet et que personne de notre côté n'en a de copie, c'est tout à fait différent.

[Texte]

**Senator LeBreton:** This is an Order in Council, too. An Order in Council is a public document.

**Senator Jessiman:** Anyway, I've read it and I've used it.

Mr. Rowat, are you familiar with the financial figures as to the equity situation, the debt situation? And I want to compare the Claridge Lockheed transaction with the Mergeco transaction. Are you familiar with those?

**Mr. Rowat:** I should say I was familiar with it.

**Senator Jessiman:** If I read them out to you, would you —

**Mr. Rowat:** I will rely very much on these two gentlemen.

**Senator Jessiman:** If you're in doubt, I'm sure you can check. I understand, from the documents that I have, when Claridge first made its proposal, it was going to put in equity, into their company, of \$227.5 million, and they were going to have debt of \$530.7 million, for a total package of \$758.2 million.

Now, I'm told that Mergeco had equity of \$258 million, debt of \$484 million, for a total of \$742 million. So that the equity — what was put in here was \$30.5 million more equity and \$46.7 million less debt.

Does that sound about right to those that are knowledgeable?

**Mr. Jolliffe:** Yes, senator, that sounds about right.

**Senator Jessiman:** And for the return to the Crown, on the Claridge first offer was \$642 million, and the return to the Crown on the Mergeco deal was \$843 million; so that this was a better offer than the Claridge offer, on these numbers, by \$201 million. Is that correct?

**Mr. Jolliffe:** That is also correct.

**Senator Jessiman:** I have no further questions.

**The Chairman:** Senator Tkachuk.

**Senator Tkachuk:** Witnesses, I'm going to try to keep away from too much of the financial stuff. I know that's what it's really all about, anyway, at this stage of the game. But again, I am interested in process, as I sort of always am and that's kind of why we're here.

If we have — when you took over your position from Mr. Broadbent, how did you organize yourself? How did you set — you know, did you have, like, issue division on the contract or —

**Mr. Rowat:** At that point I inherited Mr. Broadbent's team. And I used the — it was a very small team and it was already divided, in essence, into legal, financial and then, in essence, negotiators.

Unlike Mr. Broadbent, at that point, I did not feel that it was necessary to break it down into tables that would report into a broad table. I felt that we were so close to closure on most of the issues that we would be one team and support me in the negotiations. So in essence, I didn't name — as I recall, I did not name any one individual as my right-hand person. The team was

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** De toute façon, comme il s'agit d'un décret du conseil, c'est un document public.

**Le sénateur Jessiman:** Et je viens de le lire.

Monsieur Rowat, connaissez-vous les chiffres relatifs à l'actif de la société et à l'endettement? Je pose cette question pour comparer la proposition de Claridge Lockheed à celle de Mergeco. Êtes-vous familier avec les deux?

**M. Rowat:** Je dirais que oui.

**Le sénateur Jessiman:** Si je vous indique les chiffres, pourriez-vous...

**M. Rowat:** Je m'en remets à ces deux messieurs.

**Le sénateur Jessiman:** S'il y a un doute, vous pourriez certainement vérifier. Selon les documents dont je dispose, Claridge indiquait dans sa proposition qu'elle allait capitaliser la société à hauteur de 227,5 millions de dollars, et qu'il y aurait un endettement de 530,7 millions de dollars, pour un total de 758,2 millions de dollars.

En ce qui concerne Mergeco, le total était de 742 millions de dollars, soit 258 millions de dollars de capital et 484 millions de dollars d'endettement. Autrement dit, Mergeco fournissait 30,5 millions de dollars de capital en plus et devait avoir 46,7 millions de dollars d'endettement en moins.

Cela vous paraît-il exact?

**M. Jolliffe:** Oui, dans l'ensemble.

**Le sénateur Jessiman:** Pour ce qui est du rendement pour la Couronne, il s'agissait de 642 millions de dollars pour la première offre de Claridge et de 843 millions de dollars pour Mergeco, soit 201 millions de dollars de plus. Est-ce exact?

**M. Jolliffe:** C'est également exact.

**Le sénateur Jessiman:** Je n'ai pas d'autres questions.

**Le président:** Le sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** Messieurs, je vais essayer le plus possible d'éviter d'aborder des questions financières. Je sais que c'est cela qui est important, à cette étape du processus, mais je dois dire que c'est plus le processus lui-même qui m'intéresse.

Quand vous avez pris la relève de M. Broadbent, comment vous êtes-vous organisé? Avez-vous réparti les divers domaines de négociation entre...

**M. Rowat:** Lorsque j'ai pris la relève de M. Broadbent, j'ai obtenu son équipe, qui était très restreinte et qui comprenait déjà des spécialistes juridiques, des spécialistes financiers et des négociateurs.

À la différence de M. Broadbent, cependant, je n'ai pas pensé qu'il était nécessaire de répartir le tout en tables différentes, devant faire rapport à une table globale. J'ai pensé qu'on était tellement près de la conclusion sur la plupart des questions que l'on pouvait poursuivre le tout avec une seule et même équipe. Je n'ai donc, si je me souviens bien, désigné personne comme mon

[Text]

convened almost on a daily basis, if not on a daily basis, as a team. And we discussed things in common because we were moving very quickly, and I felt it important that everyone be up to speed on all of the issues.

**Senator Tkachuk:** At the risk of not upsetting someone that you may know, who were sort of your key players?

**Mr. Rowat:** In my opening statement, I mentioned the team, and if I could just draw on that again, my key players were these two gentlemen, Wayne Power, Maralee MacLaren —

**Senator Tkachuk:** What would Wayne Power be in charge of?

**Mr. Rowat:** Wayne was in charge of many things and assigned to many different things, as were these two gentlemen, depending on the nature of whatever came up.

If it was loading gates, Wayne, being from the airport itself, was probably the most knowledgeable person who could tackle that and provide advice on that. The diversion clause, there's a lot of experience that others had had.

So that I drew on those people who had the most experience on each one of those issues. But they, in turn, debated and used the rest of the group to draw on, in terms of developing our positions.

**Senator Tkachuk:** So it was a team thing rather than everybody having a, sort of, specific role.

**Mr. Rowat:** Exactly. With the exception of the legal people and the finance people.

**Senator Tkachuk:** Who was in charge of your financial team?

**Mr. Rowat:** Don Dickson was the chief financial person that we had on our financial team, departmental. And we drew on Paul Stehelin at Deloitte & Touche.

**Senator Tkachuk:** And legal? Did you have an official from the government or —

**Mr. Rowat:** Yes, we had the Transport Canada-Justice departmental counsel. Justice assigns their counsel to departments and they reside in the various departments. Our justice counsel was Bob Green supported by Jacques Pigeon; and, in fact, it was Jacques who did the main body of the work during the final stages.

**Senator Tkachuk:** He was part of the department or outside?

**Mr. Rowat:** Part of the department. He was a justice counsel at Transport. And outside assistance was Gordon Dixon, Cassels, Brock.

**Senator Tkachuk:** You mentioned that you didn't have too many outstanding issues to be dealt with at this time. In your mind and in your team's mind at the time, when you had your first meeting or whatever, when you first got appointed, what were the key issues that you felt had to be dealt with over the next couple of months to get the agreement done?

[Traduction]

bras droit. L'équipe se réunissait pratiquement tous les jours pour discuter de l'évolution du dossier, car celui-ci avançait très rapidement et je pensais qu'il était important que tout le monde soit au courant de tout.

**Le sénateur Tkachuk:** Sans vouloir vexer personne, qui étaient les principaux membres de l'équipe?

**M. Rowat:** J'ai donné les noms dans ma déclaration liminaire. Si je reprends la même liste, il s'agissait de Wayne Power, de Maralee MacLaren...

**Le sénateur Tkachuk:** Quelles étaient les responsabilités de Wayne Power?

**M. Rowat:** Il assumait de nombreuses responsabilités différentes, comme ces deux messieurs, selon la nature des urgences.

Par exemple, lorsqu'on parlait des portes de chargement, c'est Wayne qui nous conseillait car c'est lui qui connaissait le mieux la question puisqu'il venait de l'aéroport. Lorsqu'il s'agissait de la clause de détournement du trafic, d'autres membres de l'équipe avaient plus d'expérience.

J'ai donc essayé d'exploiter le mieux possible l'expérience de chaque membre de l'équipe. Cela dit, tous les membres discutaient entre eux de l'ensemble des problèmes pour établir nos positions collectives.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agissait donc plus d'un travail d'équipe que d'un travail individuel?

**M. Rowat:** Exactement, sauf en ce qui concerne les juristes et les financiers.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui dirigeait vos conseillers financiers?

**M. Rowat:** Don Dickson était le principal responsable ministériel des questions financières, et nous avions aussi les services de Paul Stehelin, de Deloitte & Touche.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'en est-il des juristes? Aviez-vous un représentant du gouvernement ou...

**M. Rowat:** Oui, nous avions le conseiller juridique du ministère des Transports, nommé par le ministère de la Justice, ce qui est la procédure habituelle. Notre conseiller juridique était Bob Green, appuyé par Jacques Pigeon. De fait, c'est Jacques qui s'est chargé de la majeure partie du travail dans les dernières étapes.

**Le sénateur Tkachuk:** Faisait-il partie du ministère ou venait-il de l'extérieur?

**M. Rowat:** Il faisait partie du ministère. C'est un avocat du ministère des Transports. Notre juriste extérieur était Gordon Dixon, de Cassels, Brock.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez dit qu'il n'y avait pas beaucoup de questions pendantes lorsque vous avez pris la relève. Dans votre esprit, et selon les membres de votre équipe, quelles étaient les principales questions qu'il restait à régler pour parvenir à un accord? Vous avez dû en discuter lors de la première réunion de votre équipe.



[Texte]

**Mr. Rowat:** The one I mentioned previously, first and foremost, was the Air Canada situation. The ones that required closure, although they were close, as I mentioned, were probably the environmental clauses, the tenant equity, the facilitation charge — the passenger facilitation charge, situation with Allders, a situation with a leasing problem with Bitove. The personnel contract, as I said, was largely completed at that point.

Even though the government positions were on the table in terms of rent deferral, as well as the diversion threshold, I wanted to revisit those to the extent that we could look for some improvements on them. But the big issue, just to come back to it, was the Air Canada situation.

**Senator Tkachuk:** Which they were dealing with kind of on their own? Was Pearson Development Corporation dealing directly with Air Canada, or how were you involved?

**Mr. Rowat:** At the point I took over, the situation was, if I can describe it well, was that the federal government, up until then or up until just preceding that, had taken the position: That was your responsibility, PDC, or Mergeco, to deal with Air Canada and develop the necessary agreements with them as the major client in the airport.

When I took — sorry, if I can complete it?

**Senator Tkachuk:** Go ahead, finish.

**Mr. Rowat:** When I took over the file, I think, as you may recall Madam Labelle's comments the other day, there was a great deal of confusion and concern over the issue of the extension of the Air Canada lease. Did it in fact extend 20 to 40 years or not? And both sides, Air Canada and Mergeco, had developed positions which seemed inimical to arriving at an agreement.

So at that point, when I was coming in, we agreed that it would be appropriate for us to try to pull the parties together — that's probably too strong a term. For us at least to be in the room.

In fact, I indicated, after discussions with Madam Labelle, that I would attend the meeting between the two parties as an observer. And that's what I did on June 28. And it was a meeting between those two parties with no participation by myself, no active participation by myself.

**Senator Tkachuk:** And how were they doing?

**Mr. Rowat:** It was a frank and open discussion on a number of the relevant issues. And it ended amicably with an agreement to follow up on a number of the items.

**Senator Tkachuk:** When the deal was done with Air Canada, were you satisfied with the solution?

**Mr. Rowat:** Those are questions you put to ministers. They are ministers' choices. The ministry and the government was satisfied with the outcome.

The outcome, as I mentioned earlier, clearly offered the government a better return to the government than any of the other alternatives that we compared it to.

[Translation]

**M. Rowat:** Comme je l'ai déjà dit, la question la plus importante était celle d'Air Canada. Les autres, qui étaient sur le point d'être réglées, étaient probablement les mesures environnementales, l'actif du locataire, les redevances d'installation passagers, la situation avec Allders et un problème de bail avec Bitove. Pour ce qui est du contrat du personnel, la question était largement réglée à ce moment-là.

Bien que le gouvernement ait déjà fixé sa position au sujet du report du loyer et du seuil de détournement, je voulais la revoir dans l'espoir de trouver une amélioration. Quoi qu'il en soit, la grosse question était celle d'Air Canada.

**Le sénateur Tkachuk:** Dont *Pearson Development Corporation* s'occupait directement avec Air Canada, ou étiez-vous impliqué aussi?

**M. Rowat:** Au moment où j'ai pris la relève, la position du gouvernement fédéral était qu'il appartenait à PDC ou à Mergeco de traiter directement avec Air Canada pour négocier les accords nécessaires, puisque c'était leur principal client à l'aéroport.

Quand je suis... veuillez m'excuser, puis-je terminer ma réponse?

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous en prie.

**M. Rowat:** Quand je suis arrivé, et vous vous souviendrez de ce que disait Mme Labelle à ce sujet l'autre jour, il y avait beaucoup de confusion sur la durée du bail d'Air Canada. Était-ce un bail de 20 ans ou de 40 ans? Les deux parties, Air Canada et Mergeco, avaient adopté des positions semblant exclure toute possibilité d'accord.

En arrivant, nous avons décidé qu'il serait utile d'essayer de rapprocher les parties, c'est-à-dire de les réunir en notre présence.

De fait, après en avoir discuté avec Mme Labelle, j'ai indiqué aux parties que j'assisterai à leur réunion, à titre d'observateur, ce qui s'est fait le 28 juin. La réunion s'est donc tenue entre les deux parties, mais sans aucune participation active de ma part.

**Le sénateur Tkachuk:** Et comment s'est-elle déroulée?

**M. Rowat:** Il y a eu une discussion franche et ouverte des questions pertinentes et les parties se sont entendues pour poursuivre la discussion sur un certain nombre de problèmes.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand il y a eu un accord avec Air Canada, en avez-vous été satisfait?

**M. Rowat:** C'est une question que vous devriez poser aux ministres, puisque ce sont eux qui décident. Je puis cependant vous dire que le ministère et le gouvernement étaient satisfaits du résultat.

Comme je l'ai dit plus tôt, l'accord offrait manifestement au gouvernement un meilleur taux de rendement que toutes les autres solutions envisagées.

[Text]

And as well, as I mentioned before, the rate of return to Pearson Development had been reduced. Pearson Development had also agreed to share their revenues from commercial — sorry, to share their revenues from commercial revenues, 10 per cent. And I've forgotten what the other one was.

**Senator Tkachuk:** You mentioned, in earlier questioning, your access to the minister, as an associate deputy.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Tkachuk:** You received — the government gave you a — like, what was the approved principles that you worked from that the government wanted you to hold to, when you were doing your negotiations?

**Mr. Rowat:** Well, the primary perspective — the primary principle was that the government should be no worse off financially than under other alternatives, like operating itself, and so on. So that — and the final rent reflected that, the final rent to government.

A second principle would be that the airport itself remain competitive, particularly in the North American continent and, I suppose, internationally. But that relates to the cost per passenger of running an airport. And then, thirdly, that imposition on airlines and passengers — I suppose, if you see reflected, the airlines pay more or less, then that ultimately walks through to the passengers — that they not be subjected to an onerous burden.

**Senator Tkachuk:** At this time, even though Air Canada was complaining a little bit about their lease, I'd asked Mr. Hession about their — you know, they paid about \$1.50 a passenger, or \$2. He didn't know for sure. And my understanding is you didn't know. You were asked that earlier. Do any of you know what they were paying at the time?

**Mr. Desmarais:** I believe it was \$2.84.

**Senator Tkachuk:** Pardon?

**Mr. Desmarais:** Two dollars and eighty-four cents per passenger, I believe, is the correct figure.

**Senator Tkachuk:** Is that when it was finally resolved, or was that —

**Mr. Desmarais:** No, that is what Air Canada was paying on their existing lease.

**Senator Tkachuk:** On their lease. And what did they end up paying?

**Mr. Desmarais:** Seven dollars and sixty cents, I believe, over time.

**Senator Tkachuk:** Yeah. Over time. That was sort of gradually built in. And what was Canadian paying, do you know, in Terminal 3?

**Mr. Desmarais:** I don't have it with me but I could find out. It was roughly — the figure for Air Canada was supposed to be comparable to the Terminal 3 figure of Canadian, so it would be comparable, within a couple of cents.

**Senator Tkachuk:** A level paying field.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

[Traduction]

En outre, le taux de rendement de Pearson Development avait été réduit. La société avait accepté de partager les recettes de ses activités commerciales... veuillez m'excuser, de partager ses recettes, c'est-à-dire d'en céder 10 p. 100. J'ai oublié quel était l'autre avantage.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez parlé plus tôt, en réponse à d'autres questions, de l'accès que vous aviez au ministre.

**M. Rowat:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous aviez reçu... ou plutôt, quels étaient les principes approuvés par le gouvernement pour la tenue des négociations?

**M. Rowat:** Le premier principe était que le gouvernement ne devrait pas s'en sortir plus mal, sur le plan financier, qu'avec n'importe quelle autre option, par exemple en continuant d'exploiter lui-même les aéroports. Le loyer final reflétait le loyer final pour le gouvernement.

Le deuxième principe était que l'aéroport devait rester compétitif, particulièrement sur le continent nord-américain mais aussi, je suppose, sur le plan international. La compétitivité se mesure au coût par passager. Troisièmement, la solution retenue ne devait pas imposer un fardeau trop onéreux aux compagnies aériennes ou aux passagers, puisque je suppose que les coûts des compagnies aériennes sont finalement assumés par les passagers.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous vous souviendrez que j'avais demandé à M. Hession combien Air Canada payait par passager, puisque la société se plaignait de son bail. Il s'agissait de savoir si le montant était de 1,50 \$ ou 2 \$ par passager. Si je me souviens bien, vous ne connaissiez pas la réponse à la question. La connaissez-vous aujourd'hui?

**M. Desmarais:** Je crois que c'était 2,84 \$.

**Le sénateur Tkachuk:** Pardon?

**M. Desmarais:** Deux dollars quatre-vingt-quatre cents par passager.

**Le sénateur Tkachuk:** Cette question a-t-elle finalement été réglée ou...

**M. Desmarais:** C'est ce que payait Air Canada en vertu du bail existant.

**Le sénateur Tkachuk:** Et à la fin des négociations?

**M. Desmarais:** Sept dollars soixante cents, je crois, à terme.

**Le sénateur Tkachuk:** À terme. La somme allait donc monter progressivement? Et que payait Canadien à l'aéroport 3?

**M. Desmarais:** Je n'ai pas le chiffre en tête mais je pourrais le trouver. Je crois que le montant devait être comparable à celui d'Air Canada, à quelques cents près.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour égaliser les règles du jeu?

**M. Desmarais:** C'est cela.

[Texte]

**Mr. Rowat:** If you took it at its 20th year, I think, the relevant numbers would be roughly \$8 for Terminal 3, maybe slightly less, and probably closer to \$9 for Terminal 1 and Terminal 2. So within a range, as well as you can ever predict or forecast these matters.

**Senator Tkachuk:** When you were negotiating the contract, I have a — I'm not into documents here. But I had one here on the Vancouver — this is the one, 001704.

We have a letter to Peter Coughlin from Bill Rowat, July 13, 1993. I will just quote.

Thank you for your letter of July 12, 1993. As I mentioned to you in our meeting, the leasehold mortgage provisions we wish to see in the ground lease should track fairly closely to the Vancouver LAA document.

What you are trying to say there is that you have a precedent to work from in your negotiations with the Pearson Development Group.

**Mr. Rowat:** Correct. The issue was they — at this point, the Pearson Development Group included Claridge who were involved in Terminal 3.

Terminal 3 had provisions that they found very attractive from their perspective. Since Terminal 3 had been developed, I think, we had entered into the LAA at Vancouver on a different set of principles. So, in essence, we were trying to make sure that we stayed as closely to the new set of principles as we could, recognizing that there were certain features in the T3 agreement that we would probably have to bend a little on. So I think that's the substance of what I was getting at there.

**Senator Tkachuk:** In the second paragraph, it reads:

Ministers are very concerned that we not stray from the LAA principles in this regard, therefore my opportunities for creative problem solving are fairly limited. I would hope that you can direct your legal representatives to be mindful of these circumstances.

So what was the concern? They wanted to have it the same as —

**Mr. Desmarais:** They wanted the same provisions as in the Terminal 3 lease.

**Senator Tkachuk:** And the LAA?

**Mr. Desmarais:** And we said that we would like the provisions as per the LAA lease because the situation had changed from the time we built or entered into the agreements in Terminal 3 to this agreement. I mean, we had LAA agreements in place at this point with new leasehold provisions — or sorry, mortgage provisions. And we wanted to track those as closely as we could, not the T3 model.

**Senator Tkachuk:** Where am I here? Some of these items have been covered by other senators, so just give me a minute here to just check, Chairman, just so we don't cover old ground here.

[Translation]

**M. Rowat:** Si vous examinez les chiffres pour la 20<sup>e</sup> année, vous verrez qu'il s'agissait en gros de 8 \$ à l'aérogare 3, ou de peut-être un peu moins, et de près de 9 \$ à l'aérogare 1 et à l'aérogare 2. C'était de cet ordre-là.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand vous meniez les négociations sur le contrat... je n'ai pas l'habitude de ces documents. J'en ai un ici sur Vancouver: 001704.

Nous avons une lettre du 13 juillet 1993 de Bill Rowat à Peter Coughlin. En voici un extrait:

Merci de votre lettre du 12 juillet 1993. Comme je vous l'ai dit lors de notre réunion, nous souhaitons que les dispositions relatives à l'hypothèque sur propriété louée à bail soient très proches de celles du document de l'AAL de Vancouver.

Ce que vous essayez de dire par là, c'est qu'il y a un précédent pour guider vos négociations avec *Pearson Development*.

**M. Rowat:** Tout à fait. À ce moment-là, le groupe Pearson comprenait Claridge, qui s'occupait de l'aérogare 3.

Il y avait pour l'aérogare 3 des dispositions jugées très attrayantes par la société. Depuis l'aménagement de l'aérogare 3, nous avions négocié selon des principes différents avec l'AAL de Vancouver. Au fond, nous voulions aboutir à un résultat qui soit le plus proche possible des nouveaux principes adoptés dans ce contexte, étant bien entendu que certaines caractéristiques de l'accord concernant l'aérogare 3 imposeraient probablement certaines variantes. Tel était cependant notre objectif général.

**Le sénateur Tkachuk:** Voici le deuxième paragraphe de la lettre:

Les ministres tiennent beaucoup à ce qu'on ne s'écarte pas trop des principes de l'AAL dans ce contexte, ce qui limite considérablement mes possibilités de résolution créative du problème. J'espère que vous pourrez inviter vos représentants juridiques à en tenir compte.

Quel était le problème? Ils voulaient avoir les mêmes...

**M. Desmarais:** Ils voulaient les mêmes clauses que dans le bail l'aérogare 3.

**Le sénateur Tkachuk:** Et dans celui de l'AAL?

**M. Desmarais:** Comme je l'ai dit, nous voulions nous en tenir aux dispositions du bail de l'AAL car la situation avait changé depuis la négociation des accords sur l'aérogare 3. Je veux dire par là que nous avions négocié des accords d'AAL avec de nouvelles dispositions de bail (veuillez m'excuser, d'hypothèque) et nous voulions en rester le plus proche possible, et ne pas nous inspirer du modèle de T3.

**Le sénateur Tkachuk:** Où en suis-je dans mes questions? Veuillez me donner un instant, monsieur le président, je ne voudrais pas revenir sur des sujets qui ont déjà été abordés.



[Text]

Let's go to the Deloitte & Touche study which is document 00278. On August 5, I believe, '95, you received a study by this organization.

Now, I know they are going to be coming into the picture. I understand there are going to be witnesses from their organization here, but I just want to ask you if you were satisfied with the methodology that was used in this study, directed to your attention by Deloitte & Touche?

**Mr. Rowat:** I was, and so was my departmental advisor — departmental financial advisor. This documentation was also provided to central agencies.

**Senator Tkachuk:** And did you receive objections from them?

**Mr. Rowat:** No.

**Senator Tkachuk:** And when you say central agencies, you mean —

**Mr. Rowat:** Treasury Board, Finance and Privy Council Office.

**Senator Tkachuk:** It seems —

**Mr. Rowat:** If I just might interrupt to explain also.

**Senator Tkachuk:** Sure.

**Mr. Rowat:** Our own financial officer on the file did — made his own advice to me, which was very much along the same lines. And he, in turn, had consulted with central agencies analysts at Finance and Treasury Board throughout the process. From my perspective, on these kinds of arrangements, it is important to have a third party from outside corroborate the analysis internally.

**Senator Tkachuk:** Okay. If we just go back, you've established the issues when you got there. You've organized your team. And in July and August, you negotiated the deal.

Did you have any major problems here that would be — like, it seemed that things went rather smoothly. I may be understating it, I am not sure. Like, we don't — all of a sudden, we don't have, like, memos of distraction appearing in the documents that we seem to have previous to this time?

**Mr. Rowat:** I always ask "smoothly" as compared to what. In terms of the workings of the group of people that were working directly with me, yes, things went very smoothly, and I was supported extraordinarily well. And as I mentioned earlier on, to the extent and occasions where we had to draw directly on the airports branch, they too provided the kind of information that we required.

That was largely done by John acting as liaison-intermediary, but we were well served there, too. John, of course, at that point, came directly from that group.

**Senator Tkachuk:** Chairman, I want to come back but this is as much as I've got prepared. This is a lot more complicated than I thought it would be. So I'm done for today, but knowing that

[Traduction]

Passons au document 00278, qui est l'étude de Deloitte & Touche. Si je comprends bien, vous avez reçu cette étude le 5 août 1995.

Je sais que cette firme viendra témoigner devant le comité mais je voudrais pour le moment vous demander si vous étiez satisfait de la méthodologie qu'elle a employée pour effectuer l'étude.

**M. Rowat:** Je l'étais, tout comme mon conseiller financier du ministère. Cette documentation avait également été fournie aux organismes centraux.

**Le sénateur Tkachuk:** Et vous avaient-ils adressé des objections?

**M. Rowat:** Aucune.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand vous parlez d'organismes centraux, vous voulez dire...

**M. Rowat:** Le Conseil du Trésor, le ministère des Finances et le Bureau du Conseil privé.

**Le sénateur Tkachuk:** Il me semble...

**M. Rowat:** Si je puis vous interrompre, je voudrais poursuivre l'explication.

**Le sénateur Tkachuk:** Bien sûr.

**M. Rowat:** Notre propre agent financier chargé du dossier m'avait adressé ses propres conseils à ce sujet, qui allaient généralement dans le même sens. J'ajoute qu'il avait lui aussi consulté les analystes des organismes centraux, c'est-à-dire des Finances et du Conseil du Trésor, pendant tout le processus. À mon avis, dans ce genre de dossier, il est très important qu'une tierce partie corrobore les analyses internes.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Revenons-en au début des négociations. Vous avez fait le point sur les questions pendantes et vous avez organisé votre équipe. En juillet et août, vous négociez l'accord.

Avez-vous rencontré des problèmes importants? J'ai le sentiment que tout s'est passé relativement en douceur. Nous n'allons pas voir apparaître soudain dans les documents des notes exprimant un avis contraire?

**M. Rowat:** Quand vous dites « en douceur », je vous réponds: par rapport à quoi? Certes, pour l'équipe qui travaillait directement avec moi, les choses sont allées en douceur, et j'ai bénéficié d'un soutien exceptionnel. Comme je l'ai dit plus tôt, lorsque nous avons dû nous adresser directement au Groupe des aéroports, celle-ci aussi nous a fourni les informations dont nous avions besoin.

C'est essentiellement John qui jouait le rôle d'intermédiaire à cet égard. Il venait évidemment directement de ce groupe.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président, je voudrais reprendre la parole plus tard sur tout cela, car j'en ai fini avec les questions que j'avais préparées. Je dois dire que la chose est

[Texte]

they're coming back on Tuesday, it will give me a few more days.

**The Chairman:** Senator Kirby?

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, Senator Hervieux-Payette can ask questions, but picking up on Senator Tkachuk's point and recognizing that we have these witnesses for the 15th, and recognizing that it's been a long and stressful week, I am quite happy to adjourn at this point, since we have the same panel back on the 15th in any event.

**The Chairman:** Mr. Nelligan will want to ask, I think, some questions.

**Senator Kirby:** Otherwise we will get into a couple of issues and we'll have the same gentlemen back, and I'm essentially, having worried about the witnesses up until now, I would prefer to —

**Mr. Nelligan:** May I give you a word of caution about one of the witnesses who will not be with us next time — or rather, he is only available for one day. So that in dealing with Mr. Desmarais, try to direct your questions, in the event that we should ever go over, and I hope we won't next day, but Mr. Desmarais is only available on that day and then has to go.

**Senator Kirby:** I understand that. That's fine.

**Senator Hervieux-Payette:** I have a few questions for Mr. Desmarais, so perhaps — two questions to ask to him today.

**Senator Kirby:** He will be here on the 15th anyway.

**Mr. Nelligan:** But he is only there that day.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Fine.

**The Chairman:** I guess we have an early adjournment.

**Senator Bryden:** You may want to put this to a vote. You may find that this is one of the few times when you might get a unanimous vote.

**The Chairman:** I have no problem. There is one last item. I thought that because of some of the confusion, irritation and frustration that we are clearly having, I wonder if you would be kind enough, if you have a common research department or individual researchers, would you be kind enough to have the researcher who provided you with that document write a letter to Mr. Nelligan before we meet again on the 15th and tell us where he or she got that document?

**Senator Kirby:** Absolutely.

**Senator Bryden:** No problem at all.

**The Chairman:** Thank you.

The committee adjourned.

[Translation]

beaucoup plus complexe que je ne l'avais pensé. J'ai donc terminé pour aujourd'hui et j'aurai quelques jours pour poursuivre mon examen du dossier, jusqu'à mardi.

**Le président:** Sénateur Kirby?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, le sénateur Hervieux-Payette est prête à poser ses questions mais, comme les témoins doivent revenir le 15 et comme la semaine a été longue et pénible, nous sommes prêts à faire comme le sénateur Tkachuk et à attendre le 15.

**Le président:** Monsieur Nelligan voudra aussi poser des questions, je crois.

**Le sénateur Kirby:** Sinon, nous allons commencer mais nous ne pourrions pas finir. Comme les témoins doivent revenir la semaine prochaine, je préférerais...

**M. Nelligan:** Je me permets de préciser que l'un des témoins risque de ne pas être là la prochaine fois, ou plutôt, qu'il risque de n'être là qu'une seule journée. Si vous avez des questions à poser à M. Desmarais, je vous recommande de les lui poser le 15 car il ne sera pas là le lendemain.

**Le sénateur Kirby:** J'entends bien. Parfait.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aurais deux questions à poser à M. Desmarais aujourd'hui.

**Le sénateur Kirby:** Mais il sera là le 15.

**M. Nelligan:** Mais seulement ce jour-là.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien.

**Le président:** Nous allons donc pouvoir lever la séance un peu plus tôt que prévu.

**Le sénateur Bryden:** Si vous voulez mettre cette question aux voix, vous auriez sans doute, chose assez rare, un résultat unanime.

**Le président:** Très bien. J'ai une dernière chose à mentionner. Comme il y a eu une certaine confusion, de l'irritation et des frustrations, c'est évident, auriez-vous la gentillesse de demander au chercheur qui vous a fourni ce document d'adresser une lettre à M. Nelligan avant la réunion du 15 pour nous en dire l'origine?

**Le sénateur Kirby:** Absolument.

**Le sénateur Bryden:** Pas de problème.

**Le président:** Merci.

La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly  
Transport Canada:*

William Rowat, former Associate Deputy Minister with  
Transport Canada

*From Transport Canada:*

David Broadbent (retired);  
John Desmarais;  
Keith Jolliffe.

*From Hession, Neville & Associates:*

Raymond Hession.

*De Pêches et Océans Canada et anciennement de Transports  
Canada:*

William Rowat, ancien sous-ministre adjoint.

*De Transports Canada:*

David Broadbent (retraité);  
John Desmarais;  
Keith Jolliffe.

*De Hession, Neville & Associates:*

Raymond Hession.

CAI  
YCR  
-1995  
P21



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Tuesday, August 15, 1995

---

Le mardi 15 août 1995

---

Issue No. 11

---

Fascicule n° 11

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)



## THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Bryden	LeBreton
* Fairbairn, P.C. (or Graham)	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, P.C.	(or Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Gigantès substituted for that of the Honourable Senator Bryden (August 15, 1995).

The name of the Honourable Senator Bryden substituted for that of the Honourable Senator Gigantès (August 1, 1995).

## LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

Bryden	LeBreton
* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, c.p.	(ou Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification à la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Gigantès est substitué à celui de l'honorable sénateur Bryden (Le 15 août 1995).

Le nom de l'honorable sénateur Bryden est substitué à celui de l'honorable sénateur Gigantès (Le 1<sup>er</sup> août 1995).



## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, August 15, 1995  
(11)

[Text]

The Special Committee of the Senate on the Pearson Airport Agreements met this day, at 3:00 p.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (7)

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

WITNESSES:

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly the Department of Transport:*

William Rowat, Deputy Minister and former Associate Deputy Minister with the Department of Transport.

*From the Department of Transport:*

John Desmarais, Senior Advisor to the Associate Deputy Minister, Airports Group;

Keith Jolliffe, Financial Advisor, Air Navigation System Commercialization Project, Aviation Group.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

The witnesses made a statement and answered questions.

At 5:30 a.m. the Committee recessed.

At 7:01 p.m. the Committee resumed.

It was agreed, — That the Committee meet at 9:00 a.m. for Wednesday morning meetings.

At 9:36 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 15 août 1995  
(11)

[Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 15 h. La séance est présidée par l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (7)

*Est également présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

TÉMOINS:

*Du ministère des Pêches et des Océans et anciennement du ministère des Transports:*

William Rowat, sous-ministre et anciennement sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

*Du ministère des Transports:*

John Desmarais, conseiller principal au sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports;

Keith Jolliffe, conseiller financier, projet de commercialisation du système de navigation aérienne, Groupe de l'aviation.

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier fait prêter ou reçoit les serments ou déclarations solennelles des témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

Les témoins font une déclaration et répondent aux questions.

Le comité suspend la séance à 17 h 30.

Le comité reprend la séance à 19 h 01.

Il est convenu — Que le comité se réunisse mercredi matin, à 9 h.

À 21 h 36, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, August 15, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 3 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Come to order please. Before we begin our fourth week of the hearings of the inquiry on the Pearson Airport Agreements, there are some matters arising from the last day of our testimony which I think Mr. Nelligan will want to refer to.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Senators, I have two letters here which relate to matters discussed at earlier hearings. The first is a letter from Mr. A.D. Pascoe. You will recall that he was referred to by Mr. Hession and a number of questions were asked. He writes as follows:

Dear Mr. O'Brien, Thank you for the opportunity to outline to the committee my role with respect to the Terminal Redevelopment Project at Pearson airport.

In March 1990, I was employed as a special assistant to the Honourable Doug Lewis. As the committee is aware, Mr. Lewis was Minister of Transport from February 1990 to April 1991, at which point the minister was appointed Solicitor General of Canada. I remained on the minister's staff until the end of October 1991. After leaving government service, I returned to Toronto to establish a consulting practice.

Paxport became one of my clients in April 1992, when I was engaged to assist them in communicating their plans to redevelop Terminals 1 and 2 to the Province of Ontario, regional and municipal governments in the Greater Toronto Area, business groups, organized labour, and other local organizations. This I did through the balance of 1992 through a series of meetings, presentations, correspondence, and other contacts.

It was not within my mandate from Paxport to lobby federal government politicians or officials on any subject. And in fact, I had no such contact over the course of my involvement as a consultant to Paxport, although I did register Paxport as one of my clients under the Lobbyist Registration Act in early 1993 as a matter of course. At that time, Paxport and Claridge had focused their energies on consummating a merger and on negotiating the terms of their lease with the federal government. I had no role whatsoever

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 15 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 15 h, pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la mise en valeur et l'exploitation des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Avant que nous n'amorçons la quatrième semaine de nos audiences portant sur les accords visant l'aéroport international Pearson, je pense que M. Nelligan aimerait dire un mot de certaines des affaires découlant de la dernière journée des témoignages.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Honorables sénateurs, j'ai ici deux lettres qui ont trait à des questions débattues dans le cadre d'audiences antérieures. La première provient de M. A.D. Pascoe. Vous vous rappellerez que M. Hession a fait référence à lui et qu'un certain nombre de questions ont été soulevées. Voici ce qu'il écrit:

Monsieur, je vous remercie de me donner l'occasion de préciser à l'intention des membres du comité le rôle que j'ai joué dans le projet de réaménagement des aéroports de l'aéroport Pearson.

En mars 1990, j'agissais à titre d'adjoint spécial de l'honorable Doug Lewis. Comme le savent les membres du comité, M. Lewis a été ministre des Transports de février 1990 à avril 1991, date à laquelle il a été nommé solliciteur général du Canada. J'ai fait partie de l'effectif du ministre jusqu'à la fin d'octobre 1991. Après avoir quitté la fonction publique, je suis rentré à Toronto, où j'agis comme expert-conseil.

Paxport s'est ajouté à la liste de mes clients en avril 1992. À ce moment, la société a retenu mes services pour l'aider à communiquer ses projets de réaménagement des aéroports 1 et 2 à la province de l'Ontario, aux administrations régionales et municipales de la communauté urbaine de Toronto, aux groupements d'entreprises, aux syndicats ainsi qu'à d'autres organisations locales. Pour le reste de l'année 1992, je me suis adonné à cette tâche au moyen d'une série de réunions, d'exposés, de lettres et d'autres contacts.

Le mandat que j'avais reçu de Paxport ne comprenait pas l'exercice de pressions sur les politiciens ou les fonctionnaires du gouvernement fédéral à l'égard de quelque question que ce soit. De fait, je n'ai eu aucun contact de la sorte pendant la période où j'ai agi comme expert-conseil pour le compte de Paxport, même si, en vertu de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes, j'avais, au début de 1993, enregistré Paxport comme l'un de mes clients, obéissant en cela à ma pratique coutumière. À l'époque, Paxport et

## [Texte]

in discussions between Pearson Development Corporation and Transport Canada.

I would like to emphasize that my retainer relationship with Paxport did not commence until a full year after I left the Transport portfolio, and even then, my responsibilities involved communications and public affairs activities focused on other levels of government and on non-governmental organizations.

With regard to Section 59 of the Conflict of Interest and Post-Employment Code for Public Office Holders, I would note that the formal Request for Proposals for the redevelopment of Terminals 1 and 2 was not issued until March 1992, five months after I left government service. Until its issuance, there was no specific ongoing proceeding (or) transaction underway.

I may say that we have accepted this letter, but we hope to hear from Mr. Pascoe later in the hearings because I believe some of the senators still wish to ask him some questions.

The second letter is addressed to me as counsel from Mr. George Hunter, who is Special Counsel to the Department of Justice, and that relates to the confusion over the documents which were presented to Mr. Rowat at the last hearing, and as all of the senators have those letters, I do not think I have to read the letter in full.

You will simply note that it would appear that copies of documents were sent in a routine way to the Minister of Justice at the same time as they were sent to the clerk of the Senate committee. It would appear that through inadvertence, as the letter says, a copy in the minister's office did not have the full censure of a particular paragraph. But I think the letter speaks for itself, and if senators have any questions on it, they can raise them now.

**Senator Lynch-Staunton:** I do have some questions, Mr. Chairman. I am sorry you did not read the entire letter and I hope everyone has a copy. Perhaps it should be read into the record because I understand—

**Mr. Nelligan:** Very well. All right.

During the course of the Committee's Hearings on August 3, notice was taken of certain matters relative to the version —

**Senator Kirby:** Can I ask a question? I have no difficulty with reading it into the record except that is time consuming. I am happy to have it included in the record in some way. If there is a particular reason why we need a 10 minute recitation, that is fine. Otherwise I am quite happy to —

## [Translation]

Claridge consacraient leur énergie à la réalisation d'une fusion ainsi qu'à la négociation des modalités du bail qui les lierait au gouvernement fédéral. Je n'ai nullement pris part aux pourparlers entre la *Pearson Development Corporation* et Transports Canada.

Je tiens à préciser que le mandat que j'ai confié à Paxport n'a débuté qu'une année complète après mon départ du ministère des Transports. D'ailleurs, mes responsabilités avaient trait à des activités liées aux communications et aux affaires publiques qui visaient d'autres ordres de gouvernement ainsi que des organisations non gouvernementales.

En ce qui concerne l'article 59 du Code régissant la conduite des titulaires de charges publiques en ce qui concerne les conflits d'intérêts et l'après-mandat, j'ajoute que la demande initiale de propositions touchant le réaménagement des aéroports 1 et 2 n'a été émise qu'en mars 1992, soit cinq mois après que j'eus quitté la fonction publique. Avant qu'elle ne soit émise, aucune procédure ni opération courante précise n'était en cours.

Je précise que nous avons accepté cette lettre, mais nous espérons entendre M. Pascoe plus tard au cours des audiences, car je crois que certains sénateurs aimeraient toujours pouvoir lui poser certaines questions.

La deuxième lettre est adressée au conseiller juridique du comité par M. George Hunter, conseiller juridique spécial du ministère de la Justice. Elle a trait à la confusion qui entoure les documents présentés à M. Rowat à l'occasion de la dernière audience. Comme tous les sénateurs ont ces lettres en main, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les lire en entier.

Vous remarquerez simplement qu'il semble que des copies des documents en question aient été, en vertu de la pratique courante, expédiées au ministre de la Justice en même temps qu'au greffier du comité du Sénat. Comme le précise la lettre, il semble également qu'on ait par inadvertance omis de censurer en entier un paragraphe particulier figurant dans la copie de la lettre transmise au cabinet du ministre. Mais je pense que la lettre parle d'elle-même. Si les sénateurs ont des questions à son sujet, ils peuvent les poser maintenant.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** J'ai certaines questions, monsieur le président. Je regrette que vous n'ayez pas lu la lettre en entier, et j'espère que tous les sénateurs en ont une copie. Peut-être devrait-elle être lue aux fins du compte rendu, car je crois comprendre...

**M. Nelligan:** Très bien. C'est bon.

Dans le cadre de l'audience tenue par le comité le 3 août, on a noté certaines questions relatives à la version...

**Le sénateur Kirby:** Puis-je poser une question? La lecture aux fins du compte rendu ne me pose aucun problème, sinon qu'il s'agit d'un exercice fastidieux. Je serai heureux qu'elle soit consignée dans le compte rendu d'une façon ou d'une autre. Si cette récitation d'une dizaine de minutes s'impose pour une raison particulière, très bien. Sinon, je serai heureux de...



[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** Some of us would like to have it in the record.

**Mr. Nelligan:**

— certain matters relative to the version of Document 00294 as presented by Senator Bryden to his colleagues on the committee. Mr. Edge and I met with you after the day's adjournment. While we did not then know any details surrounding Document 00294, we undertook to investigate, and I am hereby reporting on what we have discovered.

By way of background and as you are aware by virtue of earlier correspondence and discussions between us, the Department of Justice retained Messrs Scott & Aylen as Special Counsel to assist with various matters relative to the committee's mandate. Specifically, Scott & Aylen was charged with responsibility for the organization of approximately 200,000 pages of documentation relating to the Pearson airport contract. Organization of this documentation was required to permit provision of it to the committee, and to assist the government witnesses, and previously employed government witnesses, in their preparations prior to testifying. Lindquist, Avey, forensic accountants, were thereafter retained by Scott & Aylen, bringing their considerable experience and resources to the task.

When the committee announced its intention to commence hearings the first week of July, timing exigencies dictated that the original plan to have the documentation optically read proved impractical. Copies of all of the documents were made and delivered to Lindquist, Avey on June 13th and immediately work commenced on inputting basic data relative to documents such that they could be recalled by subject matter and potential witnesses. That work has been an ongoing project.

The process thereafter is as follows:

As witnesses are identified and their scheduling becomes known, Lindquist, Avey personnel pull those documents authored or received by the witness, documents in which the witness may be mentioned, and those otherwise relevant for the witness.

Lindquist, Avey personnel involved in this process are subject to a confidentiality agreement.

A team of public servants experienced in matters relative to access to government documentation then reviews the documents based on the principals relating to access of information.

The Department of Justice sends the reviewed documents directly to the clerk of the committee retaining copies for itself and Lindquist, Avey.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Certains d'entre nous aimeraient que la lettre figure au compte rendu.

**M. Nelligan:**

...certaines questions relatives à la version du document 00294 présentées par le sénateur Bryden à ses collègues du comité. Après que le comité eut suspendu ses travaux pour la journée, M. Edge et moi nous sommes réunis. Même si nous ne connaissions pas tous les détails entourant le document 00294, nous avons entrepris une enquête, et je suis maintenant en mesure de faire rapport de nos constatations.

Pour situer les choses dans leur contexte, le ministère de la Justice a retenu les services de MM. Scott et Aylen, conseillers juridiques spéciaux chargés de diverses questions découlant du mandat du comité, ainsi que vous l'ont appris les discussions que nous avons eues et notre correspondance antérieure. De façon plus précise, MM. Scott et Aylen ont été chargés de l'organisation de quelque 200 000 pages de documentation liées aux contrats visant l'aéroport Pearson. On a organisé la documentation pour faire en sorte qu'elle puisse être transmise au comité ainsi que pour aider les témoins du gouvernement et ceux qui étaient antérieurement au service du gouvernement à se préparer à témoigner. Par la suite, MM. Scott et Aylen ont demandé au cabinet de comptabilité juridique Lindquist, Avey de mettre leur expérience et leurs ressources considérables à contribution dans ce dossier.

Lorsque le comité a fait part de son intention d'entreprendre des audiences dans la première semaine de juillet, le projet initial, qui prévoyait la lecture optique de la documentation, s'est révélé impraticable, compte tenu des délais impartis. On a fait des copies de tous les documents et, le 13 juin, on les a fait parvenir à Lindquist, Avey. On a immédiatement entrepris de saisir les données de base relatives aux documents de manière à ce qu'elles puissent être rappelées selon les rubriques et les témoins éventuels. Depuis, ce travail se poursuit.

Voici ce qu'on a fait par la suite.

À mesure que les témoins ont été identifiés et que la date de leur comparution a été établie, les employés de Lindquist, Avey ont extrait les documents préparés ou reçus par le témoin, ceux où le nom du témoin est mentionné et, enfin, ceux qui revêtent une importance quelconque pour le témoin.

Les employés du cabinet affectés à cette tâche sont visés par une entente relative à la confidentialité.

Une équipe de fonctionnaires spécialisés dans les questions relatives à l'accès aux documents gouvernementaux passe alors les documents en revue en vertu des principes relatifs à l'accès à l'information.

Le ministère de la Justice fait directement parvenir les documents examinés au greffier du comité. Le ministère conserve des copies pour lui-même ainsi que pour Lindquist, Avey.

## [Texte]

Neither Scott & Aylen nor Lindquist, Avey play any role in the review process or the delivery of the documents to the Clerk, save Lindquist, Avey amends the index of documents to accord with any deletions.

And you will remember that the letter "S" appears on censored documents.

To date, 58 volumes of documents have been delivered to the Committee, a volume typically containing approximately 350 pages.

You will recall that both your office and the clerks were advised of the role of Lindquist, Avey, and the ability of Lindquist, Avey to provide further assistance regarding documentary access as the clerk might from time to time require, facts subsequently confirmed in my letter to you of July 7th. Mr. Edge provided further detail on the foregoing process to you by virtue of his letter of July 21st. The clerk's office has sought and received assistance in this context on several occasions.

The exigencies associated with the processes of amassing and reviewing documents, combined with the committee's schedule, has resulted in the situation whereby the delivery of documents to the committee has only been achieved, in most instances, at the proverbial eleventh hour. Even this achievement requires many people involved to work six to seven days a week.

Once the documents are sent to the clerk of the committee, Scott & Aylen and Lindquist, Avey assist Justice officials to identify what issues each witness is expected to address before the committee and what documents relate to each of those issues. Justice officials, or Scott & Aylen with the assistance of Lindquist, Avey, provide this information to the office of the Minister of Justice.

In this context, and relative to the anticipated attendance as Mr. William Rowat as a witness, information was provided to the minister's office by Lindquist, Avey on Tuesday, August 1st. Lindquist, Avey personnel made an error and delivered a copy of Document 00294 containing the full text of the last paragraph, which paragraph had been deleted reference section 69.1(g)

which is the one on cabinet confidentiality.

— in the documents filed previously with the committee.

I am informed by the office of the Minister of Justice that, in preparing Senator Bryden, his assistant not having access to the committee's library because of the lateness of the hour, called the Minister of Justice's office and asked to be provided with the relevant documents for the next day's hearings. The minister's office delivered the document to Senator Bryden not realizing there should have been a deletion.

## [Translation]

Scott & Aylen et Lindquist, Avey ne sont nullement mêlés à l'examen ni à la fourniture des documents au greffier, à ceci près que Lindquist, Avey consignent dans l'index des documents toutes les suppressions.

Vous vous rappellerez que la lettre «S» figure sur les documents censurés.

À ce jour, 58 volumes de documents ont été fournis au comité, chacun contenant habituellement environ 350 pages.

Vous vous rappellerez que votre bureau et les greffiers ont été mis au courant du rôle joué par Lindquist, Avey et du fait que le cabinet pouvait vous venir en aide à l'égard de tout document auquel le greffier pourrait parfois vouloir accéder, fait que j'ai par la suite confirmé dans la lettre que je vous ai adressée le 7 juillet. M. Edge vous a fourni plus de détails à propos de la démarche en cours dans sa lettre du 21 juillet. Dans ce contexte, le bureau du greffier a demandé et reçu de l'aide à quelques occasions.

La conjugaison des exigences liées à la cueillette et à l'examen des documents et de l'horaire du comité a eu l'effet suivant: dans la plupart des cas, les documents ne parviennent au comité qu'à la onzième heure. Et même pour obtenir ce résultat, des gens doivent travailler de six à sept heures par jour.

Une fois les documents expédiés au greffier du comité, Scott & Aylen et Lindquist, Avey aident les fonctionnaires du ministère de la Justice à cerner les questions que le témoin devrait être amené à aborder devant le comité ainsi que les documents qui y ont trait. Les fonctionnaires du ministère de la Justice ou Scott & Aylen, avec l'aide de Lindquist, Avey, fournissent cette information au cabinet du ministre de la Justice.

Dans ce contexte et compte tenu de la présence prévue de M. William Rowat à titre de témoin, Lindquist, Avey a fourni des renseignements au cabinet du ministre, le mardi 1<sup>er</sup> août. Les employés de Lindquist, Avey ont commis une erreur et transmis une copie du document 00294 contenant le texte entier du dernier paragraphe, paragraphe qui avait été supprimé en vertu de l'alinéa 69.1(g)...

qui a trait aux documents confidentiels du Cabinet...

...dans les documents déposés antérieurement devant le comité.

Le cabinet du ministre de la Justice m'apprend que l'adjoint du sénateur Bryden n'a pu, au moment où il préparait ce dernier, accéder à la bibliothèque du comité en raison de l'heure tardive. Il a donc téléphoné au cabinet du ministre de la Justice pour demander qu'on lui fasse parvenir les documents pertinents en vue des audiences du lendemain. Le cabinet du ministre a fait parvenir le document au sénateur Bryden, sans se rendre compte qu'un passage aurait dû être supprimé.

[Text]

I may say in parenthesis that we have confirmed that the documents were received by the clerk on the evening of August the 1st and they were made available in copy form to the various members of this committee on the morning of August 2nd, and Mr. Rowat, of course, appeared on August 3rd.

He then goes on,

In addition, it has come to my attention that, during his questioning of Mr. Broadbent on August 3rd, Senator Kirby provided to all members of the committee what he referred to as Document 0020089. Presumably he was referring to Document 002008. In fact, investigation indicates that Document 002008 does not appear under that number in documents filed with the committee.

During the provision of information to the minister's office by Lindquist, Avey on August 1st, Document 002008 was referred to in a copy provided. I am advised by the office of the Minister of Justice that the minister's office subsequently provided Document 002008 to Senator Kirby after a request from his assistant for a document relating to a Diversion Threshold/Capacity Guarantee. Senator Kirby's office was familiar with the contents of Document 002008, albeit not the document itself, from other documents filed with the committee. His office therefore did not realize that it had been provided with a document mistakenly given to the minister's office by Lindquist, Avey.

In this regard, I note that all of the information contained in document 002008 appears in other documents previously filed or otherwise available to the Committee, specifically being Rowat Document 00302, Desmarais Document 00478, Broadbent Document 001682 and Paxport Incorporated's response to the RFP (page D-1-35 of that document.) As will be observed by a perusal of the first several pages of Document 002008, it appears almost identical to document 00302. This may have led to its not being included given the other documentation forwarded to the committee. In any event, I can see no reason why Document 002008 should not be made available to the committee.

The events related to Documents 00294 and 002008 derive from inadvertent errors. To the best of my knowledge and belief, these are isolated incidents. These errors occurred by virtue of a failure to ensure that documents were distributed from the reviewed version. In future, there will be no distribution other than from the reviewed version.

That is signed by Mr. George Hunter.

**Senator Lynch-Staunton:** If I may Mr. Chairman, I would just like to clarify the role of Scott & Aylen. They were hired, according to Mr. Hunter's letter, by the Department of Justice to go over approximately 200,000 pages of documentation to help this committee and also to assist government witnesses and previously employed government witnesses.

[Traduction]

Soit dit entre parenthèses, j'ajoute que nous avons confirmé que les documents ont été reçus par le greffier dans la soirée du 1<sup>er</sup> août et qu'une copie de ces documents a été distribuée aux divers membres du comité dans la matinée du 2 août. M. Rowat, bien entendu, a comparu le 3 août.

Il poursuit:

De plus, j'ai appris que le sénateur Kirby, pendant qu'il interrogeait M. Broadbent, le 3 août, a fourni à tous les membres du comité ce qu'il a appelé le document 0020089. Il faisait peut-être référence au document 002008. En fait, l'enquête révèle que le document 002008 ne figure pas sous ce numéro dans les documents déposés auprès du comité.

À l'occasion de la séance d'information offerte par Lindquist, Avey au cabinet du ministre, le 1<sup>er</sup> août, on faisait référence au document 002008 dans l'un des textes fournis. Au cabinet du ministre de la Justice, on m'apprend que le document 002008 a par la suite été fourni au sénateur Kirby, à la suite d'une demande présentée par son adjoint à l'égard d'un document ayant trait aux garanties touchant les détournements et l'achalandage. Le bureau du sénateur Kirby connaissait le contenu du document 002008, mais pas le document lui-même, grâce à d'autres documents déposés auprès du comité. À son bureau, on n'a donc pas compris qu'un document fourni au cabinet du ministre par Lindquist, Avey lui avait été fourni par erreur.

À cet égard, je constate que tous les renseignements contenus dans le document 002008 figurent dans d'autres documents déposés antérieurement auprès du comité ou accessibles au comité par d'autres moyens, notamment le document Rowat 00302, le document Desmarais 00478, le document Broadbent 001682 et la réponse de Paxport Incorporated à la demande de propositions (page D-1-35 du document). Comme un examen sommaire des quelques premières pages du document 002008 permet de le constater, ce dernier est presque en tous points identique au document 00302. Voilà qui explique peut-être le fait qu'il n'ait pas fait partie des documents fournis au comité. Quoi qu'il en soit, je ne vois pas pourquoi le document 002008 ne devrait pas être accessible au comité.

Les événements liés aux documents 00294 et 002008 sont imputables à des erreurs fortuites. Au meilleur de la connaissance, il s'agit, je crois, d'incidents isolés. Si elles ont été commises, c'est qu'on a omis de vérifier que seule la version revue des documents avait été distribuée. À l'avenir, seuls les documents revus seront distribués.

Et la lettre est signée de la main de M. George Hunter.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Avec votre permission, monsieur le président, j'aimerais clarifier le rôle de Scott & Aylen. Si on en croit la lettre de M. Hunter, les services du cabinet ont été retenus par le ministère de la Justice pour passer en revue quelque 200 000 pages de documents, afin d'aider le comité, ainsi que les témoins du gouvernement et ceux qui étaient auparavant au service du gouvernement.



[Texte]

Are non-government witnesses given the same courtesy of having documents screened by Justice and made available to them or is this privilege only granted to, as it says here, government witnesses and previously employed government witnesses? I do not know if anyone here can answer these questions.

**Mr. Nelligan:** Our practice is when documents are received from Justice, we have made an effort in each case to ensure that the witnesses can review those documents before they testify. In some cases that, of course, has been a short period of time. But we have made those documents available.

**Senator Lynch-Staunton:** So the documents are made available by the committee, not by the Department of Justice, to the witnesses whether they are government or non-government?

**Mr. Nelligan:** The government witnesses, we have been told they have already been briefed with them so we have not done it. I am only speaking in terms of witnesses who are not associated with the government.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, the mandate — perhaps we will have to have someone from Justice come and clarify this. Lindquist, Avey forensic accountants. What are forensic accountants?

**Mr. Nelligan:** They are accountants who get deeply involved in litigation. I am familiar with the role of this particular firm in that I know that they hold themselves available to do investigative accounting, for instance, when there is a need to inquire into some commercial transaction. In addition, they make their services available for the coordination and categorizing of documents in preparation for the litigation process. They are well-known in the field as persons who do organize documents for litigation purposes.

**Senator Lynch-Staunton:** There is no — is this normal for a government to hire such a firm to go through confidential documents?

**Mr. Nelligan:** I cannot answer that question.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, I wish someone could because I find it — put it this way, other than employees of Lindquist, Avey subjected to confidentiality agreements, is there any member of our committee staff which also has the same privilege?

**Mr. Nelligan:** I think the answer to that is no.

**Senator Lynch-Staunton:** Including yourself?

**Mr. Nelligan:** That is right. I ask that I be accorded that privilege. It was explained to me that for their own practice reasons that it was not appropriate that I should make a confidentiality agreement, but it would be reviewed in house in Justice and that the Lindquist, Avey staff would make an agreement of confidentiality and we would do the work under our Department of Justice contract.

[Translation]

Le ministère de la Justice a-t-il l'obligeance de revoir les documents destinés aux témoins de l'extérieur du gouvernement, ou ce traitement de faveur est-il réservé, comme on le dit ici, aux témoins du gouvernement et aux témoins auparavant au service du gouvernement? Je ne sais si quelqu'un sera ici en mesure de répondre à ces questions.

**M. Nelligan:** Lorsque nous recevons des documents du ministère de la Justice, notre pratique consiste à tout mettre en oeuvre pour faire en sorte que les témoins puissent les examiner avant de témoigner. Dans certains cas, bien entendu, le délai a été court. Mais nous avons mis les documents à leur disposition.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ainsi donc, c'est le comité, et non le ministère de la Justice, qui met les documents à la disposition des témoins, qu'ils appartiennent au gouvernement ou non?

**M. Nelligan:** Les témoins du gouvernement, nous a-t-on dit, avaient déjà été mis au courant, si bien que nous ne l'avons pas fait. Je ne fais allusion qu'aux témoins qui ne sont pas associés au gouvernement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, le mandat... peut-être faudra-t-il demander à quelqu'un du ministère de la Justice de venir ici pour clarifier la situation. Lindquist, Avey sont des juricomptables. Qu'entend-on par juricomptables?

**M. Nelligan:** Il s'agit de comptables qui prennent une part active aux litiges. Je connais le rôle joué par ce cabinet en particulier: il offre des services de comptabilité d'enquête, par exemple lorsqu'il importe de se pencher sur une quelconque transaction commerciale. En outre, il offre des services de coordination et de catalogage des documents au stade préparatoire d'un litige. Dans le milieu, le cabinet est connu pour sa capacité d'organiser des documents aux fins d'un litige.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Il n'y a pas... est-il normal qu'un gouvernement retienne les services d'un tel cabinet pour examiner des documents à caractère confidentiel?

**M. Nelligan:** Je ne puis répondre à cette question.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, j'aimerais que quelqu'un le fasse parce que je trouve cela, disons les choses autrement: outre les employés de Lindquist, Avey qui sont visés par des ententes concernant la confidentialité, a-t-on accordé à l'un ou l'autre des membres du personnel du comité un privilège analogue?

**M. Nelligan:** Je pense que la réponse est non.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Y compris vous-même?

**M. Nelligan:** C'est juste. J'ai demandé qu'un tel privilège me soit accordé. On m'a expliqué que, pour des raisons liées à la pratique interne, il était inapproprié que je signe une entente de non-divulgaration, mais que la question serait examinée à l'interne par le ministère de la Justice. Les employés de Lindquist, Avey devraient signer une telle entente. Quant aux travaux, ils seraient effectués en vertu du contrat du ministère de la Justice.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** You do not know whether this type of arrangement between a private firm and the Government of Canada has been made before for this sort of work?

**Mr. Nelligan:** I would not know. Quite frankly, Senator, I would not be surprised. It is a standard process where you have a large and complicated file to bring in an outside consultant to do it, but of course I do not know the extent to which the government has followed that practice.

**Senator Lynch-Staunton:** Go on then to Mr. Hunter's letter where he says so far some 58 volumes averaging 350 pages. That is about 20,000 pages of documentation.

Are we to accept then that the only two documents which were inadvertently released in their uncensored form, that there are only two out of 20,000? It just so happened that the only two that were released that should not have been released are the only ones that were in that category?

What I am trying to get at is what kind of a coincidence is this when we are told that the events — to the best of my knowledge and belief these are isolated incidents?

What we are being told some 20,000 documents screened, some of them whited out, all of them deposited in one form or another before this committee, and on only two occasions two senator's assistants asked the minister for that document because for some reason could not get them here and somehow those documents were released in an uncensored version.

How is it that the odds are such that the jackpot was hit by these two senators?

What I am getting at is quite obvious. There seem to be two rules here. There is a rule for one side where we are abiding by the fact that the only documents available to us are those which are deposited or tabled before the committee, and then there is another rule that if you have access to a minister's office, no matter what time of day or night, you can get the document you want in the form you want. And I find this to the least not exactly the kind of level playing field which we thought we would be on when we started this inquiry.

Now, the evidence points to that. There is one senator here whose assistant was involved. I hope that he can give us an explanation. Senator Bryden, unfortunately, is not here. But certainly he can give us a better explanation. The documents were available in front of the committee in the whited out form for at least a day. They could have been made available through the regular fashion. Somehow, it had to be — one of them in any event had to be found in the middle of the night practically when conveniently a ministerial staff member was available and plucked out the document. It is quite extraordinary service which unfortunately is not available to us.

Those are my comments. If there is no reaction, I assume that my comments are well-founded.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous ne savez pas si ce type d'entente entre une société privée et le gouvernement du Canada a été conclue auparavant pour ce genre de travail?

**M. Nelligan:** Je n'en sais rien. Pour être tout à fait franc, sénateur, je n'en serais guère surpris. Lorsqu'on a affaire à un dossier volumineux et complexe, la coutume veut qu'on le confie à des experts-conseils de l'extérieur, mais, bien entendu, j'ignore dans quelle mesure le gouvernement s'est conformé à cette pratique.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Dans ce cas, passons à la lettre de M. Hunter. Ce dernier précise que, jusqu'ici, on nous a fourni 58 volumes contenant en moyenne 350 pages, ce qui représente environ 20 000 pages de documentation.

Faut-il croire que, parmi ces 20 000 pages de documentation, seuls deux documents ont été fournis par inadvertance dans leur forme non censurée? Or, il se trouve que les deux seuls documents qui ont été fournis alors qu'ils n'auraient pas dû l'être sont les deux seuls qui appartiennent à cette catégorie?

À quel genre de coïncidence avons-nous ici affaire lorsqu'on dit que les événements... au meilleur de ma connaissance, il s'agit, je crois, d'incidents isolés?

Quelque 20 000 documents ont été, nous dit-on, examinés, certains ont été censurés et tous ont été déposés sous une forme ou une autre auprès du comité. À deux reprises, deux adjoints de sénateur se sont adressés au ministre pour obtenir des documents parce que, d'une façon ou d'une autre, ils ne pouvaient se les procurer ici, et c'est la version non censurée de ces documents qui a été fournie.

Comment se fait-il que les probabilités soient telles que ces deux sénateurs aient gagné le gros lot?

Vous voyez où je veux en venir. Deux règles semblent s'appliquer ici. Il y a une règle que nous respectons et qui porte que les seuls documents auxquels nous avons accès sont ceux qui ont été déposés auprès du comité, et il y a une autre règle, selon laquelle, pour peu qu'on ait accès au cabinet d'un ministre, quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, on peut obtenir le document désiré sous la forme désirée. Pour dire le moins, ce ne sont pas là les règles du jeu égales pour tous auxquelles je croyais que nous serions assujettis lorsque l'enquête a débuté.

Voilà ce que révèlent les faits. Il y a ici un sénateur dont l'adjoint a été mêlé à cette affaire. J'espère qu'il pourra nous donner une explication. Malheureusement, le sénateur Bryden n'est pas ici. Mais je suis convaincu qu'il pourra mieux nous expliquer. La version censurée des documents a été devant le comité pendant au moins un jour. Ils ont pu être fournis par la voie habituelle. D'une façon ou de l'autre, il a fallu... quoi qu'il en soit, l'un d'entre eux a été déniché pratiquement au beau milieu de la nuit. Or, un employé ministériel se trouvait commodément sur place et a extrait le document des dossiers. Voilà un service plutôt extraordinaire qui, malheureusement, ne nous est pas offert.

Voilà les commentaires que j'avais. S'ils ne suscitent aucune réaction, je tiendrai pour acquis qu'ils ne sont pas dénués de fondement.

[Texte]

**The Chairman:** Senator Lynch-Staunton, it may be cold comfort to the committee, but we should be flattered I suppose by the fact that a parliamentary committee has stirred sufficient interest in the Government of Canada to cause innumerable lawyers in the Department of Justice to work incredible hours to prepare documents, to hire one of Canada's leading law firms, who in turn hires forensic auditors — they used to be called private detectives, didn't they?

What we find most objectionable is that the government appears to be still unaware of the rights and privileges of a parliamentary committee to the point where they do not allow the counsel to that parliamentary committee the same privileges as given to the forensic auditors in providing a similar agreement of confidentiality. That is an insult that I think — and I will take this up with the committee — to which a witness has to be called from the Department of Justice. There are too many unanswered questions that have been brought up over the past few weeks.

It will be regrettable if this violation of everything that a parliamentary committee is entitled to receive is going to be frustrated to the degree that only some future political scientist or the Institute for research in the public policy is going to go into this as something for the *Queen's Quarterly*. It may be too late.

**Senator Lynch-Staunton:** If I may finish, the role of the forensic analyst, what else — Mr. Broadbent, when he was here said he had been asked to be interviewed by them and refused. Have they or are they interviewing witnesses? Are we aware of that? What is the answer to that?

**Mr. Nelligan:** I do not know what is happening within the departments. I do know that they did make inquiries of one or two outside witnesses to interview them, and those inquiries were referred to me, but my understanding from Mr. Hunter is that when I spoke to him about it, that practice was discontinued.

**Senator Lynch-Staunton:** Are we to understand they had a mandate to go and interview witnesses?

**Mr. Nelligan:** Not from this committee.

**Senator Lynch-Staunton:** From Justice or from whoever hired them or from Scott & Aylen?

**Mr. Nelligan:** My understanding, I might be vague on this, it was not their intention to interview outside witnesses, but they did apparently intend to deal — to brief and question witnesses who were either public servants or former public servants. That is my understanding, but I stand to be corrected.

**Senator LeBreton:** They have now just to clarify, they now say they have discontinued?

**Mr. Nelligan:** They discontinued speaking to outside persons.

**Senator LeBreton:** They started to do it.

[Translation]

**Le président:** Sénateur Lynch-Staunton, le comité y trouvera peut-être un bien faible réconfort, mais nous devrions être flattés, je suppose, par le fait qu'un comité parlementaire a suscité au gouvernement du Canada un intérêt tel qu'un nombre incalculable d'avocats du ministère de la Justice ont dû consacrer un incroyable nombre d'heures à la préparation de documents et qu'il a fallu retenir les services de l'un des plus importants cabinets d'avocats du Canada qui, à son tour, a retenu les services de juricomptables; autrefois, on parlait de détectives privés, n'est-ce pas?

Ce que nous trouvons le plus contestable, c'est que le gouvernement semble toujours insensible aux droits et aux privilèges d'un comité parlementaire au point de ne pas consentir au conseiller juridique d'un tel comité parlementaire les privilèges conférés aux juricomptables sur la foi d'une entente de non-divulgaration analogue. Il s'agit d'un affront qui, je crois (et je vais en discuter avec les membres du comité), mérite qu'on convoque un témoin du ministère de la Justice. Au cours des quelques dernières semaines, on a soulevé un trop grand nombre de questions sans réponses.

Il serait regrettable que le non-respect de tout ce à quoi un comité parlementaire a droit soit négligé au point où seuls quelques futurs spécialistes des sciences politiques ou l'Institut de recherches politiques en tireront un article publié dans le *Queen's Quarterly*. Il est peut-être trop tard.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si je puis finir à propos du rôle du cabinet de juricomptabilité, quoi d'autre... M. Broadbent, à l'occasion de son témoignage, nous a dit qu'on avait demandé à l'interroger et qu'il avait refusé. Ont-ils ou non interrogé des témoins? Sommes-nous au courant? Quelle est la réponse?

**M. Nelligan:** Je ne suis pas au courant de ce qui se passe au sein des ministères. Je sais qu'on a demandé à interroger un ou deux témoins, et ces demandes m'ont été transmises. Selon ce que m'a appris M. Hunter, à qui j'en ai parlé, on a depuis renoncé à cette pratique.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Doit-on comprendre qu'ils avaient pour mandat d'interroger des témoins?

**M. Nelligan:** Pas de la part du comité.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** De la part du ministère de la Justice ou de quiconque a retenu leurs services ou ceux de Scott & Aylen?

**M. Nelligan:** Ce que je comprends, et je serai peut-être vague à ce propos, c'est qu'ils n'avaient pas l'intention d'interroger des témoins de l'extérieur, mais, apparemment, ils avaient l'intention de se pencher sur... d'informer et d'interroger des témoins qui appartiennent ou appartiennent à la fonction publique. C'est ce que je crois comprendre, mais je puis me tromper.

**Le sénateur LeBreton:** À des fins de clarification, on nous dit maintenant qu'on y a renoncé?

**M. Nelligan:** Ils ont renoncé à parler à des personnes de l'extérieur.

**Le sénateur LeBreton:** Ils avaient commencé à le faire.



[Text]

**Mr. Nelligan:** They contacted at least two lobbyists, and when I spoke to them about it, they agreed that that was not appropriate.

**Senator LeBreton:** Is there a gentlemen by the name of Mr. Bibeault working for the firm of Lindquist, Avey?

**Mr. Nelligan:** I can't say.

**Senator LeBreton:** Apparently it has been a Mr. Bibeault calling witnesses.

**Mr. Nelligan:** I do not know.

**Senator Jessiman:** Do we understand that they are still interviewing in-house people that work for the government that appeared before us? Are they still interviewing them?

**Mr. Nelligan:** I do not know. You might ask the witnesses here today.

**Senator Jessiman:** Does the committee know what the mandate is to both Scott & Aylen and through Scott & Aylen through Lindquist, Avey as far as their work is concerned for this committee? I know they are involved as I understand it in a lawsuit.

Do we know what the mandate is as far as this committee is concerned?

**Mr. Nelligan:** My understanding from Mr. Hunter was his firm had been retained as special advisor to the minister on this particular case. I can understand that on this particular hearing and that he then advised me that they had retained the Lindquist, Avey firm to assist in the cataloguing and preparation of documents, which as I say was not a surprise to me.

**Senator Jessiman:** Do we know their terms of reference? Do we know what they are being paid?

**Mr. Nelligan:** I have no idea. That is outside the purview of this committee. This is a direct contract with the Department of Justice.

**The Chairman:** Senator Kirby?

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, I want to comment on a couple of the issues. I cannot help you at all on the issues of Lindquist, Avey or the lawyers because I never met them. I don't know what they do, I don't know what they are paid so I cannot help you on that. I want to pick up on the point you raised because you and I spoke earlier today. I strongly support your position on it in this regard, that we certainly had a number of documents appear before us which had sections excised out on the grounds either the Access to Information Act or of cabinet confidences.

I think one of the reasons why you and I jointly supported Mr. Nelligan being our counsel was precisely because we thought that having a senior and distinguished member of the bar would ensure that when documents were excised out, because we both knew at the beginning some would be, that Mr. Nelligan would be

[Traduction]

**M. Nelligan:** Ils ont communiqué avec au moins deux lobbyistes et, lorsque je leur en ai touché un mot, ils ont convenu que cela n'était pas approprié.

**Le sénateur LeBreton:** Le cabinet Lindquist, Avey a-t-il à son service un certain M. Bibeault?

**M. Nelligan:** Je ne puis le dire.

**Le sénateur LeBreton:** Apparemment, ce serait un M. Bibeault qui aurait communiqué avec les témoins.

**M. Nelligan:** Je n'en sais rien.

**Le sénateur Jessiman:** Devons-nous comprendre qu'ils interrogent encore des employés du gouvernement qui ont comparu devant nous? Procèdent-ils toujours à de tels interrogatoires?

**M. Nelligan:** Je ne le sais pas. Vous pourriez peut-être poser la question aux témoins qui comparaitront aujourd'hui.

**Le sénateur Jessiman:** Le comité connaît-il le mandat de Scott & Aylen et, par l'entremise de ce cabinet, celui de Lindquist, Avey, en ce qui concerne le travail effectué à l'égard du comité? Je crois comprendre qu'ils sont mêlés à une poursuite judiciaire.

Connaissions-nous le mandat qui leur a été confié à l'égard du comité?

**M. Nelligan:** D'après ce que m'a dit M. Hunter, je crois comprendre que son cabinet a été retenu à titre de conseiller spécial du ministre à l'égard de ce dossier particulier. Dans le contexte de cette audience, je puis le comprendre. Il m'a aussi appris que son cabinet avait retenu les services de Lindquist, Avey, qu'on a chargé de participer au catalogage et à la préparation des documents, ce qui, comme je l'ai indiqué, ne m'a pas surpris.

**Le sénateur Jessiman:** Connaissions-nous leur mandat? Savons-nous combien ils touchent?

**M. Nelligan:** Je n'en ai aucune idée. Cette question n'est pas du ressort du comité. Il s'agit d'un contrat direct conclu avec le ministère de la Justice.

**Le président:** Sénateur Kirby?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, j'aimerais revenir sur deux ou trois de ces questions. Je ne peux rien vous apprendre à propos de Lindquist, Avey ni à propos des avocats, parce que je ne les ai jamais rencontrés. Je ne sais pas ce qu'ils font, je ne sais pas combien ils gagnent, si bien que je ne peux vous être d'aucun secours. Je veux revenir sur le point que vous avez soulevé, parce que vous et moi en avons parlé plus tôt aujourd'hui. À cet égard, je suis parfaitement d'accord avec la position que vous avez adoptée sur ce point; nous avons certes reçu un certain nombre de documents dont des parties avaient été censurées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information ou des dispositions relatives aux documents confidentiels du Cabinet.

Je pense que l'une des raisons pour lesquelles vous et moi avons conjointement appuyé la nomination de M. Nelligan à titre de conseiller du comité est précisément que nous pensions qu'un avocat aguerri et éminent comme M. Nelligan pourrait, lorsque des documents censurés nous seraient remis, dès le départ, nous

[Texte]

able to give us some assurance that the X-ing out was consistent with the practice.

I share your view that in fact we ought to have — to get back to Senator Lynch-Staunton's point — we ought to have one member of our staff, Mr. Nelligan, able to assure us that the excising out is consistent with the law. To that extent, I am more than prepared to support you in having Mr. Nelligan immediately sit down with the most senior officials, if necessary, in the Department of Justice and see if we can resolve this problem. There is no question this was an issue you and I had talked about. We were both on the same side at the beginning, I believe we are still are. I am glad to help you on that score.

Just a few points on what Senator Lynch-Staunton said, because I think there is something he missed.

With respect to the document that my staff arrived at, I had already asked a number of witnesses questions relating to the diversion threshold and the \$33 million and the \$39 million and the \$35 million and what it was. Unfortunately, if you saw the pile of paper in my office, we were simply unable to find the document that in fact I wanted. I knew the numbers in my head, but I didn't get the quote.

So what happened was my research assistant simply contacted the Minister of Justice's office and said effectively, we know we have the document on threshold diversion. Can you send it over? He sent over the wrong one. The issue was before the committee before I ever raised it, just not in that particular documentary form. I thought I should clarify that point because Senator Lynch-Staunton was looking at me for an answer.

I repeat on the first point, I am more than prepared to support the view that Mr. Nelligan ought to be able to assure us that when we get an excised out document that it has been excised out consistent with either the cabinet confidence issue or the access to information law.

**Senator Lynch-Staunton:** One question and a comment. Mr. Nixon was able to do a thorough review of the Pearson contracts in 30 days. Do we know what material was supplied to him to allow him to do such a review in so short a period? Are we missing something here? Should we not rely on what he got rather than go through these 200,000 documents? Do we know what was made available to Mr. Nixon?

**Mr. Nelligan:** The first documents we asked for were all the materials made available to Mr. Nixon, and we received some of those documents, a number of which were excised in the traditional form. But, we were then advised that some of the

[Translation]

savions tous deux que tel allait être le cas, nous donner l'assurance que la censure des documents serait conforme à la pratique.

Je suis d'accord avec vous pour dire que, pour en revenir au point soulevé par le sénateur Lynch-Staunton, l'un des membres de notre personnel, M. Nelligan en l'occurrence, devrait être en mesure de s'assurer que les documents sont censurés en conformité avec la loi. À cet égard, je suis tout à fait disposé à vous épauler pour que M. Nelligan puisse s'asseoir immédiatement avec les plus hauts cadres du ministère de la Justice, si besoin est, afin de voir si ce problème peut être résolu. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit là d'un problème dont vous et moi avons parlé. Au départ, nous étions tous deux du même côté, et je crois que nous le sommes encore. Je suis heureux de vous venir en aide sur ce point.

J'ajoute quelques commentaires à propos de ce qu'a déclaré le sénateur Lynch-Staunton, parce que je pense qu'un détail lui a échappé.

En ce qui concerne le document dont l'un de mes adjoints a obtenu copie, j'ai déjà interrogé un certain nombre de témoins à propos du seuil à partir duquel on pourrait procéder à des déroutements, des 33 millions de dollars, des 39 millions de dollars et des 35 millions de dollars, et tout le reste. Malheureusement, nous avons été tout simplement dans l'impossibilité de mettre la main sur le document que je voulais, pour vous en convaincre, vous n'auriez qu'à voir l'amas de paperasse qui se trouve dans mon bureau. J'avais les chiffres en tête, mais je ne les avais pas sur papier.

Mon adjoint de recherche a donc simplement communiqué avec le cabinet du ministre de la Justice. De fait, il a dit que nous avions en main le document concernant les déroutements. Il a demandé qu'on nous en envoie une copie. Or, on lui a envoyé la mauvaise. Le comité a débattu de cette question avant même que je ne la soulève, mais pas sous la forme de ce document particulier. J'ai pensé qu'il me fallait clarifier ce point, parce que le sénateur Lynch-Staunton l'ignorait de mon côté en quête d'une réponse.

Je répète ce que j'ai dit d'entrée de jeu: je suis tout disposé à soutenir que M. Nelligan devrait être en mesure de s'assurer que les documents censurés qui nous sont remis l'ont été conformément aux dispositions touchant les documents confidentiels du Cabinet ou à la Loi sur l'accès à l'information.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Une question et un commentaire. M. Nixon a pu procéder à un examen exhaustif des contrats visant l'aéroport Pearson en 30 jours. Savons-nous quels documents lui ont été fournis pour lui permettre de procéder à un tel examen dans un délai aussi court? Y a-t-il ici quelque chose qui nous échappe? Ne devrions-nous pas nous fier à ce qu'il a utilisé plutôt que de passer en revue 200 000 documents? Savons-nous ce dont disposait M. Nixon?

**M. Nelligan:** Dans un premier temps, nous avons demandé tous les documents mis à la disposition de M. Nixon, et nous en avons reçu, un certain nombre d'entre eux étant censurés de la manière habituelle. On nous a par la suite précisé que certains des autres

*[Text]*

other documents were in effect cabinet confidences because in effect they were attachments to the submissions to Treasury Board for approval at the various stages of the contract.

It had been hoped, as I understand it in discussions with Privy Council, that they would be able to release most of that supplementary material because they could establish that it existed in a non-confidential form somewhere else. I haven't heard back yet as to the success of that, but there are still some of the reports that Mr. Nixon obviously had which have not come directly to us.

When you read Mr. Nixon's report, of course, it is apparent that he was able to read senior departmental's recommendations on matters which must have been in the Treasury Board approvals, and I am hoping we will get that before Mr. Nixon is here.

**Senator Lynch-Staunton:** I suppose, Mr. Chairman, I will conclude on this, perhaps we should be flattered that the Government of Canada has found it necessary to hire outside talent to help it react to the Senate's decision, unanimous decision by the way, to have this inquiry.

On the other hand, if these efforts are being used to favour one side at the expense of the other, then we should be highly disturbed to what the purpose of getting the forensic experts and the outside lawyers really is.

I find it Mr. Turner's letter is to say the least —

**Senator Kirby:** Mr. Hunter.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Hunter — I am sorry — is a major effort in trying to — not cover up, I do not like that term — but excuse what to me reads to be a deliberate handing over of documents to members of this committee which should not have been done.

Hopefully, it will not be done again. It will not be done again. It should not be done again because I will quote to all members what Senator Fairbairn said on the motion to set up this committee speaking for the Government of Canada. So if I read into the record it is to remind the Government of Canada what the spokeswoman said in the Senate at the time.

We will take our responsibility seriously to ensure that the process is fair and balanced. We will seek to help to produce a result which will clear the air surrounding the Pearson airport issue.

Before that she said,

We will engage fully and actively in a committee study.

Now that first part is being honoured, but unfortunately, I don't think that the process so far is as fair and balanced as it should be. Certain members of this committee are getting certain advantages

*[Traduction]*

documents constituaient dans les faits des documents confidentiels du Cabinet, parce qu'il s'agissait d'annexes aux présentations au Conseil du Trésor aux fins de l'approbation des divers stades du contrat.

D'après les pourparlers que j'ai eus avec des représentants du Conseil privé, on espérait être en mesure de mettre à notre disposition la plupart de ces documents supplémentaires parce qu'on avait pu établir qu'ils existaient ailleurs sous une forme non confidentielle. Je n'ai rien entendu à propos de la réussite d'une telle démarche, mais il y a toujours certains documents manifestement mis à la disposition de M. Nixon qui ne nous sont pas parvenus directement.

À la lecture du rapport de M. Nixon, bien entendu, il semble qu'il ait eu accès aux recommandations des cadres du ministère à l'égard de questions qui devaient faire partie des documents soumis à l'approbation du Conseil du Trésor, et j'espère que nous les aurons avant la comparution de M. Nixon.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Monsieur le président, je suppose, et je conclurai sur ce point, que nous devrions peut-être être flattés de constater que le gouvernement du Canada ait jugé nécessaire de recourir aux services de spécialistes de l'extérieur pour l'aider à réagir à la décision du Sénat, décision unanime, soit dit en passant, de tenir la présente enquête.

Si, par ailleurs, on s'efforce de favoriser un côté au détriment de l'autre, nous devrions nous inquiéter au plus haut point des motifs réels de l'entrée en scène des juricomptables et des avocats de l'extérieur.

La lettre de M. Turner me semble tout au moins...

**Le sénateur Kirby:** M. Hunter.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** M. Hunter, je m'excuse, une tentative majeure visant à... je ne dirais pas «camoufler», je n'aime pas ce terme, mais à excuser ce que j'interprète comme la transmission délibérée de documents à des membres du comité. On n'aurait pas dû agir de la sorte.

Avec un peu de chance, cela ne se reproduira plus. Cela ne se reproduira plus. Cela ne devrait plus de reproduire, parce que je citerai à l'intention de tous les membres ce que le sénateur Fairbairn, qui parlait au nom du gouvernement du Canada, a déclaré à propos de la motion visant la constitution du comité. Si je lis cette déclaration aux fins du compte rendu, c'est pour rappeler au gouvernement du Canada ce que sa porte-parole a alors déclaré devant le Sénat:

Nous prendrons nos responsabilités avec sérieux et nous veillerons à ce que le processus soit juste et équilibré. Nous nous efforcerons de contribuer à la production d'un résultat qui fera toute la lumière sur la question de l'aéroport Pearson.

Auparavant, elle avait déclaré:

Nous participerons pleinement et activement à une étude en comité.

La première partie de cet engagement est honorée, mais, malheureusement, je ne crois pas que le processus ait jusqu'ici été aussi équitable et équilibré qu'il aurait dû l'être. Certains membres



[Texte]

which are not made available to the other side. Being on the government side itself has advantages, and being on the opposition, by necessity, naturally give its disadvantages but, one should not compound one at the expense of the other. That is all I have, Mr. Chairman.

**The Chairman:** On this same point?

**Senator Tkachuk:** Just on the clarification of this process, here. And the reason I am bringing this up, Counsel, is so that if there are any unanswered questions, we may be able to write these people a letter and get some of the answers.

My understanding is they get all the documents together in Transport, Justice, wherever these documents exist, and these are bureaucrats who get these together, departmental officials and bureaucrats and then, they take these raw documents and ship them over to the law firm who then ship them to the forensic firm?

**Mr. Nelligan:** They go to Lindquist, Avey.

**Senator Tkachuk:** They go directly?

**Mr. Nelligan:** That is right.

**Senator Tkachuk:** They are supposed to be going through these documents to ensure that the freedom of information problems are —

**Mr. Nelligan:** They take them and catalogue them in a computer and assign numbers to them so they can be referenced either by date or person. So that the first instance, Lindquist, Avey give them a catalogue number and put them into the computer. Then they are sent over to a group of experts on access to information regulations who go through it and identify those passages which they feel would normally be deleted if an application was made under access of information. They then send them back to Lindquist, Avey.

**Senator Tkachuk:** Do they send back the blanked out copies or — the blank out copies?

**Mr. Nelligan:** I can't tell you that. They send back a version of it, in any event, that indicates the passage that should be deleted.

**Senator Tkachuk:** They would compile these records, then they would ship them back. Departmental officials then go through them and say, "we do not want that, we do not want that."

**Mr. Nelligan:** In fairness, I don't think they say, we don't want that. They say this comes under section so-and-so of the access to information.

**Senator Tkachuk:** I am stating my opinion, Counsel. I am saying, "we do not want that, we do not want that." Then, the

[Translation]

du comité ont droit à certains avantages interdits à ceux de l'autre côté. En soi, le fait d'appartenir au parti qui forme le gouvernement a des avantages, et celui d'être dans l'opposition, conséquence nécessaire, a naturellement des inconvénients, mais on devrait se garder d'exagérer les avantages au détriment de l'autre parti. C'est tout ce que j'avais à dire, monsieur le président.

**Le président:** Sur le même point?

**Le sénateur Tkachuk:** J'aimerais simplement clarifier la procédure dans laquelle nous sommes engagés. Et, monsieur le conseiller juridique, si je soulève cette question, c'est pour que, à supposer qu'il y ait certaines questions sans réponse, nous écrivions à ces gens pour leur demander de nous fournir des explications.

Si je comprends bien, les documents sont réunis au ministère des Transports, au ministère de la Justice, partout où ces documents se trouvent, et ce sont des bureaucrates qui sont chargés de les réunir, des fonctionnaires du ministère et des bureaucrates, et ces documents sont transmis en vrac au cabinet d'avocats, qui les fait ensuite parvenir au cabinet de juricomptables?

**M. Nelligan:** Les documents vont à Lindquist, Avey.

**Le sénateur Tkachuk:** Directement?

**M. Nelligan:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Ils sont censés passer ces documents en revue pour veiller à ce que les problèmes relatifs à l'accès à l'information soient...

**M. Nelligan:** Ils cataloguent les documents dans un ordinateur et leur assignent des numéros de manière à ce qu'on puisse y accéder par date ou par personne. Donc, la première instance, Lindquist, Avey, leur assigne un numéro et saisit les données dans l'ordinateur. Les documents sont par la suite expédiés à un groupe de spécialistes des règlements relatifs à l'accès à l'information. Ces derniers examinent les documents et cernent les passages qui, à leur avis, devraient normalement être supprimés, à supposer qu'une demande soit présentée en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Les documents sont alors renvoyés à Lindquist, Avey.

**Le sénateur Tkachuk:** Leur renvoie-t-on les copies censurées ou... les copies censurées?

**M. Nelligan:** Je ne saurais vous le dire. Quoi qu'il en soit, ils renvoient une version des documents où sont précisés les passages qui devraient être supprimés.

**Le sénateur Tkachuk:** Ces dossiers seraient alors compilés, après quoi ils sont renvoyés. Des fonctionnaires du ministère les examinent et disent: «Nous ne voulons pas ceci, nous ne voulons pas cela.»

**M. Nelligan:** En toute justice, je ne crois pas qu'ils disent: «Nous ne voulons pas cela.» Ils précisent plutôt l'article concerné de la Loi sur l'accès à l'information.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le conseiller juridique, je vous fais part de mon opinion. Ce que dis, c'est: «Nous ne

[Text]

raw documents or is it the excised documents that go back to Lindquist, Avey?

**Mr. Nelligan:** That particular mechanical process I cannot explain any farther. I was told the documents were returned to Lindquist, Avey, and my understanding was the actual physical whiting out of the document would be done by Lindquist, Avey and those square brackets that we have now seen so often.

**Senator Jessiman:** They are told what to white out?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Jessiman:** By a group of experts?

**Senator Tkachuk:** So then they get them back and they white them out and they bind them.

**Mr. Nelligan:** They send a copy to the Senate committee, to the Minister of Justice, and to the Department of Transport.

**Senator Tkachuk:** Well, you see, here they say that they sent over an uncensored version back to the official, back to the department, the minister's office. Personnel made an error and delivered a copy of document 00294 containing the full text of the last paragraph, which paragraph had been deleted reference whatever, and the documents filed previously with the committee.

So the reason I am asking this question, if they have received back the censored version from the department and they are doing all this, how could they have possibly sent back the uncensored version to the department?

**Mr. Nelligan:** I do not know.

**Senator Tkachuk:** Well, maybe we should ask them how that happened? Do they have two sets of documents there, the uncensored version sitting at Lindquist, Avey? We want to know why they sit there? And then the censored documents which then go back to the Department of Justice. Do they store these uncensored version in the minister's office?

**Mr. Nelligan:** I would assume, senator, that the raw documents which come in their native state from the department would remain untouched with Lindquist, Avey to ultimately be returned to the department, and it would be copies. In each case, it would be transmitted for review and copies which would then have the passages deleted. Just as a mechanical process, that seems to me what they would do. I am speculating.

**Senator Tkachuk:** They would have a full set of copies of uncensored versions in the minister's office?

**Mr. Nelligan:** Those would be the originals. Not in the minister's office, in Lindquist, Avey's office.

**Senator Tkachuk:** Well no, because he said that he got the copy that Lindquist, Avey sent over documentation 00294 with the full text. My view would be that he would not have sent — I would not have sent this one document over here in full text

[Traduction]

voulons pas ceci, nous ne voulons pas cela.» Puis les documents bruts, ou s'agit-il des documents censurés, sont renvoyés à Lindquist, Avey?

**M. Nelligan:** Je ne suis pas en mesure d'expliquer plus en détail ce processus mécanique. On m'a dit que les documents étaient renvoyés à Lindquist, Avey, et je crois comprendre que la censure proprement dite des documents est effectuée par ce cabinet, au même titre que les crochets que nous avons maintenant rencontrés si souvent.

**Le sénateur Jessiman:** On leur dit quoi censurer?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Un groupe de spécialistes?

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, ils récupèrent les documents, les censurent et les insèrent dans des reliures.

**M. Nelligan:** Ils en expédient une copie au comité du Sénat, au ministre de la Justice et au ministère des Transports.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, vous voyez, ils affirment ici avoir renvoyé une version non censurée aux fonctionnaires, au ministère, au cabinet du ministre. Un employé a commis une erreur et expédié une copie du document 00294 contenant le texte intégral du dernier paragraphe, lequel paragraphe a été supprimé en vertu d'un article quelconque de la loi, dans les documents déposés antérieurement auprès du comité.

Si je pose la question, c'est parce que s'ils avaient reçu la version censurée du ministère et qu'ils s'occupaient de tout cela, comment ont-ils pu renvoyer la version non censurée au ministère?

**M. Nelligan:** Je n'en sais rien.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, peut-être devrions-nous leur demander comment cela s'est produit? Ont-ils deux séries de documents, la version non censurée se trouvant chez Lindquist, Avey? Nous voulons savoir pourquoi elle s'y trouve. Et aussi les documents censurés qui sont par la suite renvoyés au ministère de la Justice. La version non censurée des documents se trouve-t-elle au cabinet du ministre?

**M. Nelligan:** Sénateur, je suppose que les documents bruts que le ministère expédie dans leur état initial demeurent intouchés par le cabinet Lindquist, Avey, qui, en bout de ligne, les renverra au ministère, et qu'il s'agit de copies. Dans chaque cas, les documents seraient transmis à des fins d'examen, et les copies seraient alors censurées. Voilà, me semble-t-il, la procédure mécanique qu'ils doivent suivre. C'est de la spéculation de ma part.

**Le sénateur Tkachuk:** Il y aurait une série complète de documents non censurés au cabinet du ministre?

**M. Nelligan:** Il s'agirait des originaux. Ils seraient non pas au cabinet du ministre, mais bien dans les bureaux de Lindquist, Avey.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, non, parce qu'il a dit qu'il a reçu la copie intégrale que Lindquist, Avey ont fait parvenir sous le numéro 00294. À mon avis, ils n'auraient pas envoyé... je n'aurais pas envoyé ici la copie intégrale de ce document en

[Texte]

along with the uncensored documents, and then Senator Bryden's office luckily getting that one document. I mean, I should get Senator Bryden to buy me my lottery tickets here. It is impossible to do.

**Mr. Nelligan:** I do not think I really have to make any comment on that. It is just that is what they say happened.

**Senator Tkachuk:** As I have explained previously in this committee, I have not from the very beginning liked the way this document process has been going, and I have been very suspicious about these huge two departments, Transport and Justice, both who have lots of lawyers, we have a law firm, we have a private detective firm which calls themselves forensic accountants going through this, that are sworn to secrecy, where they will not allow you to be sworn to secrecy, and then they come up with this excuse, which to me makes no sense at all, because I cannot imagine Lindquist, Avey sending out one document. They would have sent over a book of documents.

Therefore, the minister's office must have — we are not talking the department working at night. We are talking him calling the minister's office and an executive assistance answering the phone, and lo and behold, I have all the censored documents and I have all the uncensored documents, and I pull out the uncensored documents and send them over to Senator Bryden. That is what they are saying here. That is exactly what happened. There was not one envelope. There had to be a book of all the documents prepared for August the 3rd.

And so, I would like to know whether executive assistants to the Liberal senators are also getting briefed on the uncensored versions.

**Senator Kirby:** Categorically, the answer is no.

**Senator Tkachuk:** But the executive assistants in the Department of Justice have access to these documents. They can obviously read them because they have access to them.

**Senator Kirby:** I do not know whether that is true. Clearly one got sent to us by mistake. Whether they have all the others, I do not have the foggiest notion.

**Senator Tkachuk:** If they can read them, surely they must be having coffee together. They are reading these documents.

**Senator Kirby:** I resent the innuendo of that. No one on our side working for our staff has had any of the kinds of things that Senator Tkachuk is suggesting has happened. I think I ought to be taken at my word. That is categorically, absolutely, not true. You may wish to believe it was true because you may even think it helps your case, but the reality is that that is not true.

**Senator Tkachuk:** I would like to have someone from Justice come here and explain what this is all about. I would like to know the paper trail of these documents. I want to know the people that are involved in them. I want to know the rank in their company, because to me, as the chairman has said, this is a parliamentary committee. If a company called Lindquist, Avey can see all the documents and investigate all this stuff and make these decisions or help make these decisions it seems — and for

[Translation]

même temps que les documents non censurés, après quoi le bureau du sénateur Bryden aurait, par chance, obtenu ce document en particulier. Il faudra que je demande au sénateur Bryden d'acheter mes billets de loterie. C'est impossible à faire.

**M. Nelligan:** Je ne tiens pas à commenter vos propos. C'est ce qui, selon eux, est arrivé.

**Le sénateur Tkachuk:** Comme je l'ai expliqué auparavant devant le comité, je n'aime pas la façon dont la question des documents est traitée depuis le début, et je nourris de forts soupçons à l'endroit de ces deux immenses ministères, Transports et Justice, qui comptent tous deux sur un grand nombre d'avocats. Nous avons ici un cabinet d'avocats et des détectives privés qui se qualifient de juricomptables, qui s'acquitent de ces tâches et qui sont tenus au secret, tandis qu'on vous refuse la même faveur, puis on produit cette excuse, qui à mes yeux n'a aucun sens, puisque je ne puis imaginer que Lindquist, Avey ait expédié un seul document. Ils auraient expédié un volume complet.

Par conséquent, le cabinet du ministre doit avoir... nous ne parlons pas des employés du ministère qui travaillent la nuit. Il téléphone au cabinet du ministre, et un adjoint de direction répond au téléphone, j'ai en main tous les documents censurés et tous les documents non censurés, et j'extrait les documents non censurés et je les fais parvenir au sénateur Bryden. Voilà ce qu'on nous dit. C'est exactement ce qui s'est produit. Il n'y avait pas une seule enveloppe. Il fallait qu'il y ait un volume contenant tous les documents préparés pour le 3 août.

Ainsi, j'aimerais savoir si les adjoints de direction des sénateurs libéraux obtiennent également des renseignements à propos des versions non censurées.

**Le sénateur Kirby:** La réponse est un non catégorique.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais les adjoints de direction du ministère de la Justice ont accès à ces documents. De toute évidence, ils peuvent les lire parce qu'ils y ont accès.

**Le sénateur Kirby:** J'ignore si cela est vrai. Manifestement, un document nous a été envoyé par erreur. Quant à savoir s'ils ont les autres en main, je n'en ai pas la moindre idée.

**Le sénateur Tkachuk:** S'ils sont en mesure de les lire, il doit certainement leur arriver de prendre un café ensemble. Ils lisent ces documents.

**Le sénateur Kirby:** Je suis offensé par ces insinuations. De notre côté, aucun membre de notre personnel n'a fait quoi que ce soit de ce que laisse entendre le sénateur Tkachuk. Je pense qu'on devrait s'en tenir à ma parole. Tout cela est catégoriquement et absolument faux. Vous souhaitez peut-être croire le contraire parce que cela vous semble favorable à votre cause, mais la réalité est que cela est faux.

**Le sénateur Tkachuk:** J'aimerais que quelqu'un du ministère de la Justice comparaisse devant nous pour nous expliquer ce qui s'est produit. J'aimerais connaître la voie administrative par laquelle circulent ces documents. Je veux savoir qui s'en occupe. Je veux connaître le rang que ces gens occupent au sein de leur entreprise parce que, comme le président l'a dit, il s'agit d'un comité parlementaire. Si une société appelée Lindquist, Avey peut accéder à tous les documents, enquêter à propos de tout cela et



[Text]

all I know the interviewing witnesses that are coming forth here — then surely we can have them too.

**Senator LeBreton:** Can I ask a question on chronology?

**The Chairman:** Let us try to shorten this up a bit. We have two lines of questioning going on here. One is supplementary questions to the point that we are discussing, and the others are the senators who wish to address the issues now to the witnesses.

Now, I think first of all, Senator Kirby, did you have something?

**Senator Kirby:** Just to inform the committee, you know this and our counsel knows this, but this is just to make it clear to the committee on the documents question. I have asked the counsel to look into the issue of whether or not documents which have been filed — I think filed is the right word — in connection with the court case in Toronto and which may well pertain to witnesses who are coming down the road, specifically beginning next week with the lobbyist, whether or not those documents can be made available to us. They have not been made available to us by any of the lobbyists, although we have asked for them.

My question is, if there are such documents in the court case, I assume there must be, my question is given the fact that they have been filed with the court, can they also be filed with us? I understand not being a lawyer that there is some legal questions of whether or not that is possible. Everyone should know I asked the clerk to look at that. I asked counsel to look at that. I do not know what the answer is. I just want you to know.

**Senator Jessiman:** With consent of the parties, counsel has said he thinks that is being cleared.

My question though —

**Senator Gigantès:** There is not consent of the parties.

**Senator Jessiman:** Is there not?

**Senator Kirby:** All I was telling you was what I asked the counsel to do. I think in a few cases there is not consent of the parties. It just seems to me that if documents have been filed for a court case, we ought to have access to it. That is all I wanted to say.

**The Chairman:** Two more supplementaries on this. Senator Gigantès, did you want a supplementary?

**Senator Gigantès:** I made an illegal interjection.

[Traduction]

prendre des décisions ou aider à prendre des décisions, il me semble (et, pour ce que j'en sais, ils ont peut-être même interrogé les témoins qui se présentent ici) que nous devrions avoir le même droit.

**Le sénateur LeBreton:** Puis-je poser une question à propos de la chronologie?

**Le président:** Essayons d'accélérer un peu. Nous avons ici affaire à deux séries de questions distinctes. La première a trait à des questions supplémentaires concernant le point que nous débattons, et l'autre, aux sénateurs qui souhaitent poser des questions aux témoins.

D'abord et avant tout, je pense, avez-vous quelque chose à ajouter, sénateur Kirby?

**Le sénateur Kirby:** Notre conseiller juridique et vous êtes au courant, mais je tiens à informer les membres du comité et à clarifier la question des documents. J'ai demandé au conseiller juridique d'examiner la question de savoir si les documents qui ont été déposés (je pense que le mot «déposés» est celui qui convient), en relation avec le procès instruit à Toronto, et qui concernent peut-être les témoins que nous entendrons dans les prochains jours, particulièrement à compter de la semaine prochaine, moment où nous entendrons les lobbyistes, si ces documents, donc, pourraient ou non être mis à notre disposition. Aucun des lobbyistes ne les a mis à notre disposition, même si nous avons présenté des demandes en ce sens.

Ma question est donc la suivante: si de tels documents ont été déposés devant les tribunaux, comme je suppose qu'ils l'ont été, ne pourraient-ils pas être déposés devant nous, étant donné qu'ils l'ont été devant les tribunaux? N'étant pas avocat, je sais que cette possibilité soulève certaines questions juridiques. Tout le monde devrait savoir que j'ai demandé au greffier de se pencher sur cette question. J'ai adressé la même requête au conseiller juridique. Je ne connais pas la réponse. Je voulais simplement vous mettre au courant.

**Le sénateur Jessiman:** Avec le consentement des parties, le conseiller juridique a déclaré que les choses étaient, à son avis, en voie de se résoudre.

Ma question, cependant...

**Le sénateur Gigantès:** Il n'y a pas de consentement des parties.

**Le sénateur Jessiman:** Non?

**Le sénateur Kirby:** Je vous ai simplement fait part de la requête que j'ai adressée au conseiller juridique. Dans quelques cas, je pense que nous n'avons pas le consentement des parties. Il me semble simplement que si des documents ont été déposés dans le cadre de procédures judiciaires, nous devrions également y avoir accès. C'est tout ce que je tenais à dire.

**Le président:** Deux autres questions supplémentaires sur ce point. Sénateur Gigantès, aviez-vous une question supplémentaire à poser?

**Le sénateur Gigantès:** Je suis intervenu de façon illicite.

[Texte]

**Senator Jessiman:** I am glad Senator Kirby has said what he said. Our counsel can now look at the documents.

**The Chairman:** Unfortunately, Senator Kirby does not have the power.

**Senator Kirby:** I support our counsel looking at the documents.

**Senator Jessiman:** If he is going to be looking at these uncensored documents and there are other experts now, it says a group of experts, so I am asking counsel, is he going to be satisfied that he can do this on his own, or does he think he may need help, and if he does, he should get it.

**Mr. Nelligan:** We should leap that style when we get to it. Let us see what they will be able to let me do, because at this point the answer has been no. If it is possible, I would simply point out that even now, as I look at a document, I can sometimes suggest gently to our legal representatives, that does not appear to fall within the normal scriptures, and they have been gracious enough to agree with me on a number of occasions and release the full document.

I accept the fact that in the pressure of this particular volume of business, that some errors will be made so that I do get co-operation. The trouble is in most cases I can't tell whether it should be questioned or not. But if I am given the privilege, and there are still a lot of documents to look at, then we will look at the labour required to do it.

**Senator LeBreton:** One quick question, senator, and it is on Senator Tkachuk's chronology on going through this. What therefore is the role of George Hunter, because we talk about Lindquist, Avey, Department of Transport, back to Justice. George Hunter — I think I remember distinctly when we closed off the session when we last met, our counsel asking Senator Bryden to provide a letter of explanation with regard to this document, and then we get this letter from George Hunter of the firm Scott & Aylen. Where does he fit in all this?

**Mr. Nelligan:** He is special advisor to the Minister of Justice on this particular problem.

**Senator LeBreton:** So rather than Senator Bryden, as you requested, answering to the committee about this document, Mr. Hunter, Special Counsel to the Department of Justice answered?

**Mr. Nelligan:** I don't think Senator Bryden could have possibly answered the question. Mr. Hunter and his firm was engaged to advise the minister in the appropriate way to which documents could be made available to this committee and to assist in the flow of documents. I may say he has been very helpful and it has been very useful to me to have him under my conferences with representatives of Department of Justice. He has been of great assistance to me. So he is generally there to

[Translation]

**Le sénateur Jessiman:** Je suis heureux d'avoir entendu ce que le sénateur Kirby a déclaré. Notre conseiller juridique peut maintenant examiner ces documents.

**Le président:** Malheureusement, ce n'est pas le sénateur Kirby qui exerce le pouvoir.

**Le sénateur Kirby:** Je suis d'accord pour que notre conseiller juridique examine les documents.

**Le sénateur Jessiman:** Si le conseiller doit examiner les documents non censurés et qu'on a maintenant affaire à d'autres spécialistes, on parle maintenant d'un groupe de spécialistes, j'aimerais que notre conseiller nous dise s'il sera en mesure de le faire par ses propres moyens ou s'il estime qu'il aura besoin d'aide. Le cas échéant, je pense qu'il devrait l'obtenir.

**M. Nelligan:** Nous devrions nous garder de mettre la charrue avant les boeufs. Attendons de voir ce qu'ils seront en mesure de me laisser faire parce que, jusqu'à maintenant, la réponse a été non. Si possible, j'aimerais simplement souligner que lorsque j'examine un document, il m'arrive parfois, même maintenant, de laisser entendre à nos conseillers juridiques que le texte en question ne répond pas à l'un des critères normaux utilisés pour justifier la censure d'un passage, et, à un certain nombre d'occasions, ils ont eu la bonne grâce de me donner raison et de divulguer le contenu d'un document tout entier.

Je reconnais qu'étant donné les pressions qu'entraîne une entreprise de cette taille, certaines erreurs seront commises, et j'aurai droit à la coopération de tous. Le problème, c'est que dans la plupart des cas, je ne suis pas en mesure d'établir si une question devrait être contestée ou non. Si le privilège d'examiner les documents m'est conféré et que ces derniers sont nombreux, nous nous pencherons alors sur les ressources dont j'aurai besoin pour m'acquitter de ma tâche.

**Le sénateur LeBreton:** Une question rapide, sénateur, qui a trait à la chronologie du sénateur Tkachuk sur ce point. Quel est donc le rôle de George Hunter, puisque nous parlons de Lindquist, Avey, du ministère des Transports et du ministère de la Justice? George Hunter... je crois me rappeler distinctement qu'à la conclusion de notre dernière séance, notre conseiller juridique a demandé au sénateur Bryden de s'expliquer par écrit à propos du document en question, et la réponse nous vient de George Hunter, du cabinet Scott & Aylen. Où cadre-t-il dans tout cela?

**M. Nelligan:** Il est le conseiller juridique spécial du ministre de la Justice à l'égard de ce problème particulier.

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi donc, c'est non pas le sénateur Bryden qui a fourni des réponses à propos de ce document, ainsi que vous l'aviez demandé, mais bien plutôt M. Hunter, le conseiller juridique spécial du ministère de la Justice?

**M. Nelligan:** Je ne crois pas que le sénateur Bryden aurait été en mesure de répondre à la question. M. Hunter et son cabinet ont été engagés pour conseiller le ministre quant à la façon correcte dont les documents pourraient être mis à la disposition du comité. On les a aussi chargés de prêter leur concours à la circulation des documents. J'ajoute qu'il s'est révélé très utile, particulièrement à l'occasion de mes pourparlers avec les représentants du ministère de la Justice. Il m'a fourni une aide considérable. De façon

[Text]

ease the way and act as a special advisor on this matter. What else he does for the Minister of Justice, I do not know.

**Senator LeBreton:** So he is a special advisor to the Minister of Justice on all matters of documents going back and forth and perhaps other matters concerning this inquiry?

**Mr. Nelligan:** He is an advisor on documents and on the production of witnesses and assisting us to keep the thing flowing along.

**The Chairman:** Okay. Now, I will end this now. I thank you very much, Senator Kirby. You and I will get together and discuss the possibility of getting a witness who might assist us.

**Senator Lynch-Staunton:** And having our counsel having the same —

**The Chairman:** That will be the point.

**Senator Kirby:** May I just say, given the heat we have adopted the rule here that you can take your jackets off, so feel free. Some of us have already done it. This room will get pretty hot by the end of the day. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Witnesses, I want to thank you for making yourself available for this afternoon, this evening and tomorrow morning as well. Colleagues, these three gentlemen are important witnesses for us as a committee. Mr. Desmarais and Mr. Jolliffe have been involved in one way or another through the whole process of the Pearson airport development process, and of course Mr. Rowat, while familiar with the situation before he assumed his task as Associate Deputy Minister of Transport, he was in the PCO with responsibilities for economic development.

His role, of course, particularly interests us, is from June 17th, 1993 as its chief negotiator on the Pearson agreements. He is as you know now Deputy Minister of Fisheries and Oceans.

If I may summarize what we have heard during the last week we met, we heard Mr. Broadbent tell us that this contract was "in the public interest" and was "a good contract for Canada." He talked with some pride about the negotiating procedure, particularly the stewardship clause and the settlement effect in relation to the transfer of employees from Transport Canada to the Pearson Development Airport.

He also attested to a major stumbling block he encountered, the so-called "Air Canada sandwich", the fact that Air Canada had or purported to have a long-term lease already negotiated for T2.

We heard of certain frustrations he encountered during his time as chief negotiator. Mr. Rowat took over as chief negotiator in mid-June 1993 and was responsible for the successful completion of the contract negotiations, along with Mr. Jolliffe and Mr. Desmarais.

As I believe all of them know at this stage, one of the main reasons — not the main reason — for the cancellation of the

[Traduction]

générale, il est là pour faciliter le processus et pour agir comme conseiller juridique spécial sur cette question.

**Le sénateur LeBreton:** Il est donc le conseiller spécial du ministre de la Justice à l'égard des documents échangés et peut-être aussi d'autres questions liées à l'enquête?

**M. Nelligan:** Il agit comme conseiller à l'égard des documents et de la production des témoins, et il nous aide à faire avancer les choses.

**Le président:** D'accord. Je vais interrompre cette discussion ici. Je vous remercie beaucoup, sénateur Kirby. Vous et moi allons nous réunir et discuter de la possibilité de convoquer un témoin susceptible de nous venir en aide.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pour faire en sorte que notre conseiller juridique bénéficie des mêmes...

**Le président:** Tel sera l'objet de notre démarche.

**Le sénateur Kirby:** Étant donné la chaleur, puis-je rappeler que nous nous sommes ici donné pour règle qu'il était permis de laisser tomber la veste. Aussi, je vous en prie. Certains d'entre nous l'ont déjà fait. D'ici la fin de la journée, il fera passablement chaud dans cette pièce. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Témoins, je tiens à vous remercier de vous être libérés pour nous cet après-midi, ce soir et demain matin. Collègues, ces trois hommes constituent d'importants témoins pour notre comité. M. Desmarais et M. Jolliffe ont participé, à un titre ou à un autre, à l'ensemble du processus touchant l'aménagement de l'aéroport Pearson et, bien entendu, M. Rowat connaissait bien la situation avant d'assumer le poste de sous-ministre associé des Transports puisque, au Bureau du Conseil privé, il assumait des responsabilités liées au développement économique.

Ce qui nous intéresse tout particulièrement, bien entendu, c'est qu'il a été négociateur en chef des accords visant l'aéroport Pearson à compter du 17 juin 1993. Comme vous le savez, il est maintenant sous-ministre de Pêches et Océans Canada.

Histoire de résumer ce qu'on nous a dit au cours de la dernière semaine de nos audiences, je précise que selon M. Broadbent, le contrat était dans l'intérêt du public et bon pour le Canada. Il a évoqué non sans une certaine fierté le processus de négociation, particulièrement la clause relative à la régie et le règlement obtenu à l'égard du transfert d'employés de Transports Canada à la *Pearson Development Corporation*.

Il a également fait état d'une importante pierre d'achoppement, ce qu'on a appelé le «sandwich» d'Air Canada, c'est-à-dire le fait qu'Air Canada ait déjà négocié un bail à long terme pour l'aérogare 2, ou qu'il était réputé l'avoir fait.

Nous avons également entendu parler de certaines des frustrations qu'il avait éprouvées en tant que négociateur en chef. À la mi-juin 1993, M. Rowat a été désigné comme négociateur en chef et, de concert avec M. Jolliffe et M. Desmarais, a été l'artisan de la réussite des négociations touchant le contrat.

Comme ils le savent tous à ce stade-ci, je crois, les conclusions du rapport Nixon ont été l'une des principales raisons, mais non la



## [Texte]

Pearson contract were the conclusions reached in the Nixon report.

These three witnesses met at some length with Mr. Bob Nixon. Mr. Rowat stated on August 3rd, and I quote, "my team and I cooperated fully with Mr. Nixon and his team in their review. As well, Mr. Jolliffe was part of the evaluation team, and Mr. Desmarais was involved actively in the whole process."

There are a number of questions or issues concerning this deal which have emerged in the questioning of witnesses in the past three weeks. They have concentrated on whether or not this was a rush deal put together in haste or was it simply the culmination of a long, slow process.

Was the process skewed so that Paxport would win the competition? It has been suggested it really was all a sham with the purpose of fooling the public into thinking that a real competition was taking place. Or, was it the process described by Dr. Labelle and David Broadbent, a process described as tough negotiations leading to what Mr. Broadbent described as "a contract that was good for Canada".

In any event, the witnesses before us will be of great help to us in getting at the answers to these questions. Before I turn the questioning over to the senators, I wish to put some general overview questions which may set the stage for today and tomorrow morning.

We have heard in earlier testimony that there was a rush to get the Pearson deal done. As a matter of fact, in a general perusal of previous hearings, I counted no less than 25 references seeking to show that the Pearson development deal was somehow rushed. The vast majority of these references came from Liberal senators on this committee.

As I understood it, the project was a government priority. Successive Ministers of Transport said so. Pearson needed to be fixed, and this was stated over, and over, and over again by politicians at the federal, provincial and municipal level.

My first question is, where was the rush in something that took three years to accomplish, or was the word "rush" possibly an exaggerated characterization? Mr. Rowat?

**Mr. William Rowat, Deputy Minister, Department of Fisheries and Oceans:** The word "rush", you are quite right, was used many times I guess in this committee, but also during the latter stages of the negotiations.

Prior to my arrival as chief negotiator, there had been I think the better part of two to two and a half years of preparation and various processes that had been gone through, and then the best overall proposal was identified and notified in early December 1992.

At that point, I think that the government felt that the government and the companies felt that it would be a matter of

## [Translation]

raison principale, de l'annulation des accords visant l'aéroport Pearson.

Les trois témoins ont eu des entretiens en profondeur avec M. Bob Nixon. Le 3 août, M. Rowat a déclaré, et je cite: «mon équipe et moi avons coopéré sans réserve à l'examen mené par M. Nixon et son équipe. De même, M. Jolliffe a fait partie de l'équipe d'évaluation, et M. Desmarais a pris une part active à l'ensemble du processus.»

Au cours des trois dernières semaines, l'interrogatoire des témoins a permis de dégager un certain nombre de problèmes ou d'enjeux concernant cet accord. Ils se sont concentrés sur la question de savoir s'il s'est agi d'un accord précipité conclu à la hâte, ou s'il s'est simplement agi du point culminant d'un processus long et lent.

Le processus a-t-il été biaisé de manière à ce que Paxport gagne le concours? On a laissé entendre qu'il s'agissait en réalité d'une machination visant à laisser croire à l'existence d'un véritable concours. A-t-on eu plutôt affaire, comme l'ont indiqué Mme Labelle et David Broadbent, à de dures négociations ayant conduit à ce que M. Broadbent a défini comme un contrat avantageux pour le Canada?

Quoi qu'il en soit, les témoins qui comparaissent devant nous nous aideront grandement à répondre à ces questions. Avant de donner aux sénateurs l'occasion de poser des questions, j'aimerais poser certaines questions d'intérêt général pour jeter les bases des discussions d'aujourd'hui et de demain matin.

Dans le cadre de témoignages antérieurs, on nous a dit qu'on avait précipité les choses pour tenter de conclure les accords visant l'aéroport Pearson. Au terme d'un examen sommaire des audiences antérieures, j'ai en fait compté pas moins de 25 allusions laissant entendre que l'accord visant l'aéroport a été quelque peu précipité. La vaste majorité de ces références est provenue des sénateurs libéraux siégeant au comité.

Si je comprends bien, le projet constituait une question prioritaire pour le gouvernement. Les ministres des Transports qui se sont succédé l'ont répété. Il fallait remettre à niveau l'aéroport Pearson, ainsi que l'ont répété, répété et répété encore les politiciens des niveaux fédéral, provincial et municipal.

Ma première question est la suivante: a-t-on bel et bien précipité un accord qu'on a mis trois ans à conclure, ou le mot «précipité» est-il une exagération? Monsieur Rowat?

**M. William Rowat, sous-ministre, ministère des Pêches et des Océans:** Vous avez raison de dire que le mot «précipité» a été utilisé à de nombreuses reprises devant ce comité, je suppose, mais aussi vers la fin des négociations.

Avant que je ne sois nommé au poste de négociateur en chef, on avait, je crois, consacré de deux ans à deux ans et demi à la préparation de l'accord et à diverses tractations. Au début du mois de décembre 1992, la meilleure proposition générale avait été définie, et ses auteurs, avisés.

À ce moment, je pense que le gouvernement et les sociétés étaient convaincus qu'il faudrait tout au plus quelques mois pour

[Text]

months, certainly no longer, a matter of months before this set of negotiations and the various questions surrounding the issue of feasibility could be tied up.

There was throughout that number of months reference to — I think probably the best way to put it is a number of deadlines, but certainly I think one was April, and then finally there was another one of May 31st, which was one that my predecessor very clearly was mandated to work towards. I think that certainly in my experience at the PCO during that period, May 31st was clearly a deadline that all parties, ministers, officials, felt should be one that we worked towards.

Whether you can term that rushed, six months to conclude the deal, I guess that would have to be up to senators to judge. But certainly, the government and ministers at the time did not feel that that was asking too much of officials.

**The Chairman:** Also I suppose could be, without getting into semantics, could be referred to as being fast tracked, as a term?

**Mr. Rowat:** I would just say that I think when the original discussions started in December when the best overall proposal was identified, that number of months was felt to be an appropriate time. In fact, I think my predecessor had indicated up until the very late stages of May that he was still working towards that as a deadline, and clearly left the impression that it was achievable up until the very late stages of May.

**The Chairman:** Well, witnesses might be reminded or might even remember the former Liberal government's program, the acronym was SRCPP, the Special Recovery Capital Projects Program, which the Liberal government announced in early 1983. That was characterized as a fast track program aiming at moving \$2.4 billion of Public Works and government procurement projects at maximum speed. The idea was to help the economy rebound more quickly from the '81, '82 recession and to create jobs.

Transport Canada — and I am sure Mr. Jolliffe, Mr. Desmarais would remember this — benefited significantly from that program. You funded and built the terminal facilities at Hamilton airport, made improvements to the airports at St. John, Winnipeg and Regina. You also built \$680 million worth of Coast Guard vessels in record time. Is it fair to ask was that fast track program ever characterized as a rush at that time?

**Mr. Desmarais:** My recollection was no, it was not.

**Mr. Keith Jolliffe, Financial Advisor, Aviation Group, Transport Canada:** I was not at Transport Canada at that time. I joined in 1988 and started with basically the Pearson project.

[Traduction]

que cette série de négociations et les diverses questions relatives à la capacité financière soient menées à bien.

Tout au long de ces mois, on a fait référence à... la meilleure façon de présenter les choses est peut-être de dire qu'il s'agissait d'un certain nombre d'échéances. Quoi qu'il en soit, l'une d'entre elles était, je crois, le mois d'avril et, enfin, une autre, le 31 mai. Il ne fait aucun doute que mon prédécesseur avait clairement reçu le mandat de travailler en vue de cette date. Si je me reporte à ce que j'ai observé au Bureau du Conseil privé durant cette période, je pense qu'il ne fait aucun doute que le 31 mai était la date limite à laquelle toutes les parties, les ministres, les fonctionnaires, se croyaient tenus.

Je laisse aux sénateurs le soin de juger si le fait d'octroyer un délai de six mois pour mener l'accord à bien relève de la précipitation. Mais il ne fait aucun doute que le gouvernement et les ministres de l'époque n'avaient pas le sentiment d'exercer des pressions trop grandes sur leurs fonctionnaires.

**Le président:** Sans entrer dans la sémantique, je suppose qu'on pourrait en dire autant de l'expression «procédure accélérée»?

**M. Rowat:** Tout ce que je dirais à ce propos, c'est que, au moment où ont débuté les discussions initiales en décembre, c'est-à-dire au moment où la meilleure proposition générale a été définie, ce nombre de mois était considéré comme suffisant. En fait, je pense que mon prédécesseur avait indiqué que jusqu'aux tous derniers instants du mois de mai, il travaillait en vue de cette date limite. Jusqu'aux derniers jours de mai, il avait clairement laissé l'impression qu'il s'agissait d'un objectif réalisable.

**Le président:** Eh bien, je rappelle aux témoins, qui s'en souviennent peut-être, le programme mis sur pied par un ancien gouvernement libéral, c'est-à-dire le Programme des projets spéciaux de relance, dont l'acronyme était PPSR, dont le gouvernement libéral avait fait l'annonce au début de 1983. On a alors parlé d'un programme accéléré visant à faire avancer à vitesse maximale des projets de Travaux publics Canada et des projets d'achat du gouvernement d'une valeur de 2,4 milliards de dollars. Le but visé était d'aider l'économie à récupérer plus rapidement après la récession de 1981-1982 et de créer des emplois.

Transports Canada (je suis certain que M. Jolliffe et M. Desmarais s'en souviendront) a grandement bénéficié du programme. Vous avez financé et construit les installations aéroportuaires de l'aéroport de Hamilton et apporté des améliorations aux aéroports de St. John, de Winnipeg et de Regina. En un temps record, on a également construit des navires de la Garde côtière d'une valeur de 680 millions de dollars. Aurait-on raison de demander si, à l'époque, ce programme a jamais été qualifié de précipité?

**M. Desmarais:** Dans mon souvenir, il ne l'a pas été.

**M. Keith Jolliffe, conseiller financier, Groupe de l'aviation, Transports Canada:** À l'époque, je n'étais pas à Transports Canada. J'ai joint les rangs du ministère en 1988 et, fondamentalement, j'ai tout de suite été affecté au projet concernant l'aéroport Pearson.

[Texte]

**The Chairman:** Similarly, one of the first acts of the present government was the announcement of a \$6 billion infrastructure program to upgrade local services, and that also was fast tracked to ensure that jobs were recreated for Canadians. Is it not then usual to fast track proposals that are full of job creation possibilities? Is that not a fair statement?

**Mr. Rowat:** If it is a criteria laid out by the government as a priority to fast track or to move a project quickly to create job employment, if that is one of the criteria used, then ministers are quite within their prerogative to ask officials to move a process quickly.

**Mr. Desmarais:** Before you go on the SRP, the scrap program as we called it internally, the fast tracking was for government approvals only. It went through the normal tendering process and everything else and took the normal length of time for tendering and for final negotiations of contracts.

**The Chairman:** How long did it take, do you remember?

**Mr. Desmarais:** We started the program, I cannot remember the exact dates. It took a year to 18 months to get approval at the time. We were down to six months by the end of the program to get approvals, and then we were into construction after that. The airport at Whitehorse was one I recall. I got the approval under SRP and we completed it in 1989 when I was out in Edmonton. So it took the normal construction — followed the normal construction program after approvals.

**Mr. Rowat:** If I could just add one rider, while I wasn't at Transport Canada, I was certainly at another major line department at the time. There is a difference between certain kinds of projects, and I think most senators and certainly ministers and most politicians are aware of it. Things that governments contract for directly often take less time than a major Crown project where you may be turning over a major service which, by its very nature, could be far more complicated in its negotiation.

**The Chairman:** Mr. Rowat, the Pearson negotiating procedures seem to be divided into three phases. There was a financeability phase, Broadbent overall negotiating phase on all issues and what we call the Rowat clean-up phase which reached conclusions and addressed the thorny Air Canada issue. Is this an accurate characterization of the negotiating process?

[Translation]

**Le président:** De la même façon, l'une des premières mesures prises par l'actuel gouvernement a été l'annonce d'un programme d'infrastructures d'une valeur de 6 milliards de dollars, programme qui vise la mise à niveau des services locaux et qui a également été accéléré pour faire en sorte que des emplois soient créés pour les Canadiens. N'est-il pas usuel d'accélérer les projets prometteurs sur le plan de la création d'emplois? Ne s'agit-il pas d'une affirmation juste?

**M. Rowat:** Si le gouvernement fait d'une procédure accélérée ou de l'exécution rapide d'un projet visant à créer des emplois un critère prioritaire, et s'il s'agit de l'un des critères utilisés, les ministres sont tout à fait en droit d'exiger de leurs fonctionnaires qu'ils agissent avec célérité.

**M. Desmarais:** Avant que vous n'alliez plus loin à l'égard du PPSR, que, à l'interne, nous avions renommé SCRAP, d'après l'acronyme anglais SRCPP, la procédure accélérée ne visait que les approbations gouvernementales. Dans le cadre du programme, on a fait appel à la procédure normale d'appel d'offres et à tout le reste. Les appels d'offres et les négociations finales touchant les contrats ont pris le temps habituel.

**Le président:** Combien de temps a-t-il fallu? Vous en souvenez-vous?

**M. Desmarais:** Je ne me souviens pas de la date à laquelle le programme a débuté. À l'époque, il a fallu de un an à 18 mois pour obtenir les approbations. À la fin du programme, nous avions réduit à six mois le temps nécessaire pour les approbations, et, par la suite, nous sommes passés au stade de la construction. Je me souviens notamment de l'aéroport de Whitehorse. J'ai obtenu l'approbation en vertu du PPSR, et nous avons mené le projet à bien en 1989, au moment où je me trouvais à Edmonton. La construction a donc exigé le temps habituel, c'est-à-dire que, après l'obtention des approbations, la construction a suivi le cours normal des choses.

**M. Rowat:** Si je puis me permettre d'ajouter un élément, je n'étais pas en poste à Transports Canada, je travaillais au sein de l'un des ministères responsables. On doit établir une distinction entre certains types de projets, et je pense que la plupart des sénateurs, et il en va certes de même pour les ministres et la plupart des politiciens, en sont conscients. Les projets à l'égard desquels les gouvernements concluent un contrat direct exigent souvent moins de temps qu'un important projet de la Couronne en vertu duquel on procède à la cession d'un service d'envergure, procédure qui, de par sa nature même, entraîne des négociations beaucoup plus complexes.

**Le président:** Monsieur Rowat, les négociations entourant l'aéroport Pearson semblent se diviser en trois phases. Il y a eu la phase de la capacité financière, puis la phase de négociation générale menée par M. Broadbent à l'égard de l'ensemble des questions et ce que nous appelons la phase de nettoyage menée par M. Rowat, dans le cadre de laquelle on en est venu à des conclusions et où on a abordé l'épineuse question d'Air Canada. S'agit-il d'une bonne façon de décrire le processus de négociation?



[Text]

**Mr. Rowat:** Overall, it is probably not bad. The clean-up phase might be considered maybe somewhat derogatory to my predecessor. There were a number of issues left outstanding that I brought to a conclusion, some of which he had brought very close to a conclusion, and others, and specifically the Air Canada issue was left on the table which is one that I brought to a conclusion with the minister's direction.

**The Chairman:** I accept that. I did not mean anything derogatory to your predecessor.

**Mr. Jolliffe:** If I may, senator, the financeability phase as you called it was more than financeability. We had a lot of other conditions that we had to check into with leases and licenses and other things that we had found throughout the evaluation process, so that first phase was not just concentrating on financeability but identified a lot of other issues that we had to properly identify and put a context to for the negotiations.

**The Chairman:** Yes, thank you. Now, Mr. Rowat, you described in your last appearance that in its negotiations, the government had three guiding principles, and I quote you now:

Well, the primary perspective — the primary principle was that the government should be no worse off financially than under other alternatives, like operating itself, and so on. So that — and the final rent reflected that, the final rent to government.

Quoting you and to continue:

A second principle would be that the airport itself remain competitive, particularly in the North American continent and, I suppose, internationally. But that relates to the cost per passenger of running an airport. And then, thirdly, that imposition on airlines and passengers — I suppose, if you see reflected, the airlines pay more or less, then that ultimately walks through to the passengers — that they not be subjected to an onerous burden.

That is direct quotes from you.

Do you as negotiators believe these guiding principles were respected in the contract that you finalized?

**Mr. Rowat:** Yes. I should say at this point, those guiding principles, when you were asking in that context, were what I felt to be an outline of the principles as expressed in the RFP. And I think I quoted the spirit of those guiding principles well. Yes, I agree that I think those guiding principles were met in the final agreement.

**The Chairman:** When the present government faced the cancellation of the EH-101 helicopter program and the review of the Pearson agreements shortly after its election in 1993,

[Traduction]

**M. Rowat:** Dans l'ensemble, elle n'est probablement pas mauvaise. On pourra peut-être considérer comme quelque peu préjudiciable pour mon prédécesseur le fait de parler d'une phase de nettoyage. J'ai mené à bien un certain nombre de questions en suspens, dont certaines étaient sur le point d'être réglées, et d'autres, particulièrement celles qui avaient trait à Air Canada, qui avaient été laissées sur la table et que, sous la gouverne du ministre, j'ai résolues.

**Le président:** J'accepte la correction. Je ne cherchais nullement à porter préjudice à votre prédécesseur.

**M. Jolliffe:** Si je puis me permettre, sénateur, ce que vous avez appelé la phase de la capacité financière touchait en réalité un plus grand nombre d'enjeux. Nous avons dû vérifier bon nombre d'autres modalités liées aux baux, aux licences et à d'autres questions, conformément aux résultats du processus d'évaluation, de sorte que la première phase a eu trait non seulement à la capacité financière, mais aussi à nombre d'autres questions que nous avons dû définir correctement et situer en contexte en vue des négociations.

**Le président:** Oui, merci. Maintenant, monsieur Rowat, vous avez, à l'occasion de votre dernière comparution, expliqué comment le gouvernement s'était fondé sur trois principes directeurs, et je vous cite:

Eh bien, la première perspective, le premier principe était que le gouvernement ne devrait pas se trouver dans une situation financière plus défavorable qu'en vertu des autres solutions de rechange, par exemple l'exploitation par l'État, et cetera. Ainsi, ce, et le loyer final tenait compte de cette situation, c'est-à-dire le loyer final payé au gouvernement.

Je continue de vous citer:

Un deuxième principe était que l'aéroport lui-même devait demeurer concurrentiel, particulièrement au sein du marché nord-américain et, je suppose, à l'échelle internationale. Mais on parle ici du coût par passager de l'exploitation d'un aéroport. Et puis, troisièmement, que le fardeau imposé aux compagnies aériennes et aux passagers... je suppose que les économies réalisées par les compagnies aériennes ou les coûts supplémentaires assumés par elles sont, en bout de ligne, transmis aux passagers... qu'ils ne soient pas assujettis à un fardeau indu.

Je citais directement vos propos.

En tant que négociateurs, avez-vous le sentiment que ces principes étaient respectés dans le contrat dont vous avez convenu?

**M. Rowat :** Oui. À ce stade-ci, je tiens à préciser que ces principes directeurs, lorsque vous posez la question dans ce contexte, reprenaient en gros les termes de ceux qui figuraient dans la demande de propositions. Je crois avoir bien défini l'esprit de ces principes directeurs. Oui, je dirais que l'accord final respectait ces principes directeurs.

**Le président:** Lorsque le gouvernement s'est attaqué à l'annulation du programme d'achat d'hélicoptères EH-101 et à l'examen des accords visant l'aéroport Pearson, peu de temps

[Texte]

criticism was levelled at the Pearson deal, because it did not include a cancellation clause whereas the helicopter deal had the standard termination for convenience. The difference was held up by some as evidence of some sort of skulduggery between the former government and the Pearson Development Corporation.

Now I am sorry to go over this again, but is it not standard practices in the leasehold agreements not to include a cancellation clause. For the record, would you explain why?

**Mr. Rowat:** Perhaps I could call on Mr. Desmarais to do that, but just an early comment on it. In leasing arrangements like this, we rely on Treasury Board advice, and specifically at that time the Bureau of Real Property Management. Their advice generally is that with contracts like this that the lessee would not be able to get the financing that would be appropriate for a project of this size if the government could at its convenience cancel the project. So that my understanding is that its not unusual that this kind of contract not have a cancellation clause in it. John might want to add something.

**Mr. John Desmarais, Senior Advisor to Assistant Deputy Minister, Airports Group, Transport Canada:** Not much more to that sense. In normal leases with Transport Canada in the private sector we do not include cancellation clauses basically for the reason Mr. Rowat explained. What happens when you sign a long-term lease with a cancellation clause is it basically becomes a month to month lease, and people will not finance month to month leases with anybody, especially for anything approaching the \$400 to \$500 million of financing we were looking for here. Even in smaller leases they will not finance unless they have a term certain, and that is what we are looking at here.

**The Chairman:** So, the cancellation clause in a leasehold agreement would be an unusual exception?

**Mr. Desmarais:** That is correct.

**The Chairman:** You could not get mortgage financing?

**Mr. Desmarais:** Generally, if you put a cancellation clause in a lease you would have to have some type of government guarantee of the financing.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Chairman, just on that point, for my own understanding when you talk about the cancellation clause you talk after the contract. I was under the impression when we were talking about a cancellation clause was before everything was signed and that the government decided not to sign.

[Translation]

après son élection, en 1993, les critiques se sont concentrées sur ces derniers parce que l'entente ne contenait pas une clause de résiliation, tandis qu'on trouvait la clause habituelle de résiliation pour des raisons de commodité dans l'accord relatif à l'achat d'hélicoptères. Certains ont vu dans cette différence la preuve d'une sorte de collusion entre l'ancien gouvernement et la *Pearson Development Corporation*.

Je regrette de devoir revenir sur ce point, mais n'est-il pas habituel de ne pas assortir les contrats de tenure à bail d'une clause de résiliation? Aux fins du compte rendu, pourriez-vous expliquer pourquoi?

**M. Rowat:** Peut-être pourrais-je inviter M. Desmarais à le faire, mais permettez-moi d'abord un commentaire. Dans les contrats de tenure à bail comme celui-ci, nous nous en remettons aux avis du Conseil du Trésor, et plus précisément, à cette époque, à ceux du Bureau de gestion des biens immobiliers. De façon générale, ils étaient d'avis que dans le contexte de contrats comme celui-ci, le locataire serait incapable d'obtenir un financement approprié pour un projet de cette envergure si le gouvernement pouvait, pour des raisons de commodité, annuler le projet. Selon ce que je crois comprendre, il n'est pas inhabituel que ce type de contrat ne soit pas assorti d'une clause de résiliation. John voudra peut-être ajouter quelque chose.

**M. John Desmarais, conseiller principal du sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, Transports Canada:** Je n'ai pas grand-chose à ajouter sur ce point. Les contrats de tenure à bail normaux conclus par Transports Canada avec le secteur privé ne s'assortissent pas d'une clause de résiliation, essentiellement pour la raison exposée par M. Rowat. Signer un bail à long terme assorti d'une clause de résiliation revient essentiellement à signer un bail mensuel, et les baux mensuels ne peuvent être financés auprès de qui que ce soit, particulièrement lorsqu'on a affaire, comme ici, à un financement de l'ordre de 400 à 500 millions de dollars. Même à l'égard des baux moins importants, on ne peut obtenir de financement que si on est assuré d'un terme certain, et c'est ce que nous recherchions ici.

**Le président:** Ainsi donc, la présence d'une clause de résiliation dans un contrat de tenure à bail constituerait une exception inhabituelle?

**M. Desmarais:** C'est juste.

**Le président:** On ne pourrait dans ce cas obtenir un financement hypothécaire?

**M. Desmarais:** De façon générale, si un contrat de tenure à bail est assorti d'une clause de résiliation, il faut que le gouvernement garantisse le financement d'une façon ou de l'autre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur le président, j'aimerais soulever un point, histoire de comprendre. Lorsque vous faites référence à la clause de résiliation, vous faites référence à l'après-contrat. Lorsque nous parlions de la clause de résiliation, j'avais l'impression que nous parlions de la période préalable à la signature du contrat, au cas où le gouvernement déciderait de ne pas signer.

[Text]

For me there is two very different implications. If you have not started the contract, and if you have not given any contract to the — usually you can say and I think we have in the request for proposal a general clause saying that the government is not bound by the request for proposal, but since we started with the RFP, the contract was awarded to one party and then we proceeded to negotiate with another party and finally to have the Mergeco.

When we are talking about cancellation clause, I was under the impression that we were talking about cancellation clause of saying the government say, well, we have almost finished the negotiations, but there are different steps and different approval steps in government contracts. Before everything is signed and there is final cabinet approval, Treasury Board approval and so on that all the necessary steps have been gone through, that the government would have more or less in the letter of understanding some kind of a cancellation clause saying well, we are very far into the process but we want to cancel and we will reimburse expenses that were more or less defined in some kind of a letter of understanding.

So when you talk about cancellation I never thought that — I have never heard too that there was a cancellation clause once you have finance and you are operating under a lease.

**Senator Jessiman:** That is what the report says.

**Senator Hervieux-Payette:** So, just to make sure that we are all discussing about the same thing.

**The Chairman:** I didn't mean to confuse you. I am talking about a cancellation clause in an agreement that has been agreed to by all parties. I am not talking about — obviously, we have a cancellation here, but it was not a cancellation clause in the contract. I was talking about a cancellation clause in the agreements which these gentlemen negotiated and which was finalized.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay.

**The Chairman:** Mr. Broadbent testified he dealt with numerous officials to ensure that he was being true to the original proposals. Could you tell us how you satisfied yourself that you are not going beyond the original proposals? And I do not know if this document has a bearing on it, but I assume it has, but correct me if I am wrong. You have written to Mr. Coughlin on document 00174 on July 13th, 1993 and you say, you are writing to Mr. Peter F. Coughlin and you say:

As I mentioned to you in our meeting, the leasehold mortgage provisions we wish to see in the ground lease should track fairly closely with the Vancouver LAA document. Ministers are very concerned that we do not stray from the LAA principles in this regard. Therefore any opportunity for creative problem solving are fairly limited. I would hope that you can direct your legal representatives to

[Traduction]

À mes yeux, cette situation entraîne deux conséquences fort différentes. Si le contrat n'a pas débuté et que vous n'avez pas donné de contrat à qui que ce soit, habituellement, la demande de propositions comprend, comme ici, je crois, une clause générale précisant que le gouvernement n'est pas lié par la demande de propositions, mais, après que la demande de propositions a été envoyée, le contrat a été octroyé à une partie, et nous avons ensuite commencé à négocier avec une autre partie, ce qui, enfin, a abouti à Mergeco.

Lorsqu'il était question de clause de résiliation, j'avais l'impression que nous parlions d'une clause de résiliation permettant au gouvernement de dire, eh bien, nous avons presque terminé les négociations, mais les contrats gouvernementaux comportent diverses étapes et diverses approbations. Avant que tout soit signé et que le cabinet n'ait donné son approbation finale, que le Conseil du Trésor ait donné son approbation, et que toutes les étapes nécessaires n'aient été suivies, le gouvernement pouvait, ni plus ni moins, assortir la lettre d'entente d'une clause de résiliation lui permettant de dire, eh bien, le processus est fort avancé, mais nous souhaitons tout annuler et nous rembourserons les dépenses plus ou moins définies dans une sorte de lettre d'entente.

Lorsque vous parlez de résiliation, jamais je n'ai pensé... je n'ai jamais entendu parler de l'existence d'une clause de résiliation pouvant être invoquée une fois le financement obtenu et l'exploitation amorcée en vertu d'un bail.

**Le sénateur Jessiman:** C'est pourtant ce que dit le contrat.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je voulais simplement m'assurer que nous parlions tous de la même chose.

**Le président:** Je ne voulais pas vous induire en erreur. Je parle de la présence, dans le contrat, d'une clause de résiliation convenue par toutes les parties. Je ne fais pas référence à... de toute évidence, nous avons ici affaire à une annulation, mais cela n'a rien à voir avec une clause de résiliation prévue au contrat. Je faisais référence à une clause de résiliation contenue dans les accords que ces messieurs ici présents ont négociés et menés à bien.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord.

**Le président:** Dans son témoignage, M. Broadbent a indiqué qu'il avait négocié avec de nombreux fonctionnaires pour s'assurer qu'il respectait bien les propositions initiales. Pouvez-vous nous dire comment vous vous êtes vous-mêmes assurés que vous n'alliez pas au-delà des propositions initiales? Et je ne sais pas si ce document a un rapport, mais je tiens pour acquis que oui. Corrigez-moi si j'ai tort. En date du 13 juillet 1993, vous avez écrit à M. Coughlin, il s'agit du document 00174, vous avez donc écrit ceci à M. Peter F. Coughlin:

Comme je l'ai indiqué à l'occasion de notre rencontre, les dispositions relatives au financement hypothécaire de la tenure à bail dont nous souhaitons assortir le bail foncier devraient épouser assez étroitement les modalités du contrat existant avec l'AAL de Vancouver. Les ministres insistent pour que nous ne nous éloignons pas des principes établis avec l'AAL à cet égard. Par conséquent, les possibilités de



**[Texte]**

be mindful of these circumstances. Could you then tell us how you satisfied yourselves that you were not going beyond the original proposals?

Does this letter refer — are we on the same subject?

**Mr. Rowat:** I think that a representative issue of the principle that you are trying to establish how we satisfied ourselves that we were in the context of the original RFP and instructions for ministers. And I think the best way to answer your question is that there was an RFP. There was a best overall proposal that was declared, that the firm that had that proposal was notified that the government would be negotiating various elements of that proposal with them, and then during the succeeding months within the spirit of that original RFP, the principles and the proposal, we followed what I would call and what the government calls due process. That at every stage where there was a major issue to be resolved and to ensure that the minister and ministers were satisfied that we were within the confines of the agreement, due process was followed.

Now let me just basically comment on due process. Due process in government means that a minister consults his colleagues on issues that affect the mandates of other departments and hence the mandate of another minister that have broad political importance to the government of the day and/or are an extremely sensitive issue and could have regional implications.

Once a minister consults with his colleagues, then if there are financial implications, due process would dictate that the minister would then take it to the Treasury Board.

In all cases during this negotiation, due process was followed. I think that is probably the best way to answer your question.

**The Chairman:** Thank you. Throughout the whole process, even before the issuance of the request for proposals, Transport Canada seemed to be concerned, and I believe rightly so, with the financial aspects of a leasehold privatization move. Price Waterhouse was retained to give Transport some idea as to the commercial opportunity. Price Waterhouse was asked to audit the evaluation process. Raymond Chabot were also heavily involved. The evaluation team also hired Richardson Greenshields. Deloitte Touche did two reports in the last nine months, one on financeability and the other on the financial aspects of a negotiated deal.

Later on, were you as negotiators for the government satisfied with the overall return to the government and to the investors?

**[Translation]**

faire preuve de créativité au chapitre de la résolution de problèmes sont relativement limitées. J'espère que vous pourrez rappeler à vos conseillers juridiques de ne pas perdre cela de vue. Dans ce cas, pouvez-vous nous dire comment vous vous êtes vous-mêmes assurés que vous n'alliez pas au-delà des propositions initiales?

Cette lettre fait-elle référence à... parlons-nous de la même chose?

**M. Rowat:** Je pense que cette question est représentative du principe que vous cherchez à établir, c'est-à-dire comment nous avons pu nous assurer que nous respections la demande de propositions initiale et les directives des ministres. Je crois que la meilleure façon de répondre à votre question est de préciser qu'il y avait une demande de propositions. On a déterminé la meilleure proposition générale, et le gouvernement a avisé la société qui l'avait présentée de son intention de négocier avec elle divers aspects de la proposition. Dans les mois qui ont suivi, nous avons, dans l'esprit de la demande de propositions initiale, des principes et de la proposition, suivi ce que j'appellerais, et ce que le gouvernement appellerait, la procédure habituelle. Chaque fois qu'une difficulté de taille devait être surmontée, nous avons respecté la procédure habituelle, ce qui nous a permis de nous assurer que le ministre et les ministres étaient d'accord que nous ne débordions pas du cadre de l'entente.

Permettez-moi maintenant de dire un mot à propos de la procédure habituelle. Au gouvernement, on entend par «procédure habituelle» le fait qu'un ministre consulte ses collègues à l'égard d'enjeux qui ont une influence sur les mandats d'autres ministères, et donc sur le mandat d'un autre ministre, les enjeux qui ont une grande importance politique pour le gouvernement du moment, ou qui sont extrêmement délicats, et qui peuvent avoir des conséquences sur le plan régional.

Lorsqu'un ministre consulte ses collègues, la procédure habituelle oblige le ministre à porter à l'attention du Conseil du Trésor les questions ayant des répercussions financières.

Dans le cadre de cette négociation, la procédure habituelle a été suivie en tous points. Je pense que c'est peut-être là la meilleure façon de répondre à votre question.

**Le président:** Merci. Tout au long du processus, même avant que la demande de propositions ne soit émise, Transports Canada s'est montré préoccupé, à juste titre, je crois, par les aspects financiers de la privatisation par voie de bail. La firme Price Waterhouse a été chargée de donner à Transports Canada une idée de la pertinence de la transition sur le plan commercial. On a aussi demandé à Price Waterhouse de vérifier le processus d'évaluation. Raymond Chabot a également pris une part importante à l'affaire. L'équipe d'évaluation a retenu les services de Richardson Greenshields. Deloitte & Touche ont préparé deux rapports au cours des neuf derniers mois, l'un à propos de la capacité financière et l'autre à propos des aspects financiers d'un accord négocié.

Plus tard, étiez-vous, en tant que négociateurs du gouvernement, satisfaits du rendement général prévu pour le gouvernement et les investisseurs?

[Text]

**Mr. Rowat:** In the final analysis, that is a question that a minister and ministers must resolve. Given the criteria that we set that this proposal — that this project be better than the next best alternative, the overall return to government met that criteria.

With respect to the return to investors, the advice that we had from both outside and inside officials and experts, and I can refer you to Paul Stehelin's memo which I think is in your set of documents, is that the return to investors was within an acceptable range.

**The Chairman:** Yes. And did you?

**Senator Gigantès:** That is the Mergeco deal?

**Mr. Rowat:** That is Mergeco, that is correct.

**Senator Gigantès:** That statement does not apply to what Paxport wanted as a return to management before the Mergeco deal?

**Mr. Rowat:** Paxport started out with a rate of return requesting a rate of return or proposing a rate of return that was considerably higher. But I think the question was, was the final arrangement an appropriate rate of return? Mr. Stehelin's advice was that it fell within an acceptable range according to various comparisons that he made.

**The Chairman:** I want to return to the Air Canada lease issue just for a moment. The whole story with regard to the Air Canada lease seems quite odd to me. Are any of you aware as to why no mention of the purported Air Canada long-term lease was not included in the request for proposals? Can any of you throw any light on this from what you heard or saw or became aware of?

**Mr. Rowat:** Perhaps I can start out with that, and then the others can join in. When I took over the file in June, this was, as I said, the outstanding issue. I asked for a full briefing on this issue of the Air Canada lease and the possibility that it might actually exist beyond the — that there may be a commitment beyond the 1997 end of the then-current lease. There was a concern, I think, as Mr. Broadbent had stated to me and testified before this committee, that in fact there was a 1989 document which made reference to this possibility of extending the lease beyond 1987 — beyond 1997.

In my review of the documents and my discussions with staff at the time, it became clear to me that the issue was not quite so clear cut as everyone, and certainly my predecessor, had felt. And in fact, the person involved was Mr. Power at the time of negotiating the RFP. And the documentation which was drawn to my attention indicated that he and colleagues at that time had in fact consulted on two occasions with — two, maybe more occasions — with Air Canada, encouraging them to bring forward their concerns, their views on the upcoming RFP. And in fact, I think there is a document in your papers that indicates that Air Canada actually had a copy of the appropriate section of the

[Traduction]

**M. Rowat:** En dernière analyse, il appartient au ministre et aux ministres de résoudre cette question. Étant donné le critère énoncé dans la proposition... c'est-à-dire que le projet devait être supérieur à la deuxième meilleure solution de rechange, je dirais que le rendement prévu pour le gouvernement répondait à ce critère.

En ce qui touche le rendement prévu pour les investisseurs, l'opinion que nous avons obtenue de représentants et de spécialistes de l'extérieur et de l'intérieur, à cet égard, puis-je vous renvoyer à la note de service de Paul Stehelin qui, je crois, figure dans vos documents, c'est que le rendement prévu pour les investisseurs était acceptable.

**Le président:** Oui. Et vous?

**Le sénateur Gigantès:** Il s'agit de l'accord conclu avec Mergeco?

**M. Rowat:** Avec Mergeco, c'est juste.

**Le sénateur Gigantès:** Cette affirmation ne s'applique pas au rendement souhaité par Paxport avant la conclusion de l'accord avec Mergeco?

**M. Rowat:** Au départ, le taux de rendement exigé ou proposé par Paxport était considérablement plus élevé. Mais la question était de savoir si l'accord final fournissait un taux de rendement suffisant, n'est-ce pas? Selon les diverses comparaisons qu'il a effectuées, M. Stehelin s'est dit d'avis que ce taux était acceptable.

**Le président:** Je veux revenir pendant un moment à la question du bail d'Air Canada. Toute cette histoire me paraît plutôt étrange. L'un d'entre eux sait-il pourquoi, dans la demande de propositions, on ne faisait nulle mention du bail à long terme qu'on souhaitait conclure avec Air Canada? À partir de ce que vous avez entendu, vu ou appris, êtes-vous en mesure de jeter un certain éclairage sur toute cette affaire?

**M. Rowat:** Peut-être pourrais-je commencer, et les autres pourront intervenir par la suite. Lorsque j'ai été chargé du dossier en juin, il s'agissait, comme je l'ai dit, de la question en suspens. J'ai demandé à être informé en détail de la question du bail d'Air Canada et de la possibilité que ce dernier puisse être prolongé au-delà... qu'on ait pu s'engager au-delà de l'expiration du bail alors en vigueur, fixée pour 1997. Comme M. Broadbent me l'a indiqué et comme il l'a indiqué à l'occasion de son témoignage devant le comité, on s'inquiétait, je crois, du fait que, dans un document de 1989, on fasse référence à la possibilité de prolonger le bail au-delà de 1987... au-delà de 1997.

En examinant les documents et en discutant avec les employés, à l'époque, j'ai compris que la question n'était pas aussi tranchée que tous, et mon prédécesseur, à coup sûr, le pensaient. Au moment de la négociation de la demande de propositions, M. Power était en fait la personne concernée. Et la documentation portée à mon attention précisait que ses collègues et lui, à l'époque, avaient, à deux reprises... à deux reprises, mais peut-être plus souvent... consulté des porte-parole d'Air Canada pour les encourager à étaler au grand jour leurs préoccupations et leurs vues à propos de la demande de propositions à venir. En fait, je crois que l'un de vos documents indique qu'Air Canada a reçu

[Texte]

impending RFP for their comment. So that in my review of the documentation, I felt the issue was not quite so clear cut as had been conveyed to me in taking over the file.

**Senator Jessiman:** That would help you with your negotiations?

**Mr. Rowat:** Yes. And at that point, I was looking for a very clear picture of whether Air Canada was raising this as some leverage or whether it was in fact a real concern.

My estimation at the time was that Air Canada's real concerns were, number one, they had invested \$65 million in the preceding years, and they wanted to make sure that they were repaid for the undepreciated balance of that; that number two, in the short term, the remainder of the lease through to the end of 1997, that they had a very real concern given their own financial state and the financial status of the industry that they simply couldn't afford what was being proposed in the Paxport proposal; and number three, beyond 1997, my own assessment was that Air Canada knew that changes to the airport would have to be made, improvements would have to be made, but that they felt that the overall charges to the airline industry were higher than they needed to be and they should be.

And that was my assessment of what their position — their bottom line position really was, and that they were looking for the best possible arrangement at that time and using whatever leverage obviously a good negotiator would use in that set of circumstances.

**The Chairman:** But somebody solved the problem. Did you gentlemen solve it, or were you spectators while Air Canada and the Pearson Development Corporation tried to work something out?

**Mr. Rowat:** When I took over the file in mid-June, I think I mentioned before that we prepared negotiating positions in a black book with all of the issues, including the Air Canada situation.

At that point, I realized, as did Madam Labelle, that while our position had been with the — with Mergeco that, "Over to you, this is your problem to solve with the airlines," that that position, given the situation of the lease overhang, and given the concerns that Paxport — that Mergeco had raised about the documentation not being in the room and so on, that there was a whole lot of confusion surrounding the issue.

That's when, using my newness as the negotiator, I agreed that I would go to a meeting between the two parties as an observer, and it was possibility — you could construe it as a way of getting them into the same room with a federal person there, but I was strictly an observer. And both sides undertook or recognized that, that my attendance represented nothing more than that. It offered me a opportunity within the first ten days on the job to — first ten or twelve days on the job to size up the situation with respect to Air Canada as well as Mergeco's position on the issue. As I

[Translation]

une copie de la section appropriée de la demande de propositions à venir à des fins de commentaires. À l'examen de la documentation, j'ai eu l'impression que la question n'était pas aussi tranchée que tous me l'avaient laissé croire au moment où j'avais été saisi du dossier.

**Le sénateur Jessiman:** Cela vous a aidé dans les négociations?

**M. Rowat:** Oui. À ce moment, j'essayais d'établir clairement si Air Canada soulevait cette question pour se donner un certain pouvoir de négociation ou s'il s'agissait d'une préoccupation véritable.

À ce moment, j'en suis venu à la conclusion que les véritables préoccupations d'Air Canada avaient trait, premièrement, aux 65 millions de dollars investis au cours des années précédentes. La compagnie voulait s'assurer que le solde non amorti lui serait remboursé. Deuxièmement la compagnie, à court terme, c'est-à-dire pour le reste de la durée du bail, qui expirait à la fin de 1997, était très préoccupée par sa propre situation financière, ainsi que par la situation financière de l'industrie, au point de ne pas avoir les moyens d'assumer les coûts proposés dans la proposition de Paxport. Troisièmement, Air Canada savait que, après 1997, l'aéroport devrait être modifié, amélioré, mais la compagnie avait aussi l'impression que les frais généraux imputés à l'industrie aérienne étaient plus élevés qu'ils devaient et devraient l'être.

Voilà comment j'ai évalué leur position, leur véritable position finale. À ce moment, la compagnie cherchait à obtenir la meilleure entente possible et utilisait tous les leviers auxquels un bon négociateur aurait naturellement eu recours dans les circonstances.

**Le président:** Mais quelqu'un a réglé le problème. Avez-vous, messieurs, réglé le problème, ou avez-vous assisté en spectateurs au règlement du problème par Air Canada et la *Pearson Development Corporation*?

**M. Rowat:** Je crois avoir précisé que, lorsque j'ai été saisi du dossier à la mi-juin, nous avons énoncé les positions de négociation dans un cahier noir répertoriant tous les enjeux, y compris le problème posé par Air Canada.

À ce moment, j'ai compris, comme Mme Labelle, que si nous avions eu pour position avec le... avec Mergeco, qu'il appartenait à la société de régler le problème avec les compagnies aériennes, que cette position, étant donné le fait que le bail était en suspens et les préoccupations relatives à Paxport, Mergeco avait soulevé des questions à propos du fait que la documentation n'était pas dans la pièce, et cetera, toute l'affaire était en proie à une grande confusion.

En arguant du fait que j'étais nouveau dans le dossier, j'ai alors accepté d'assister à une rencontre entre les deux parties à titre d'observateur, et il s'agissait d'une possibilité... vous pouvez y voir une façon de les réunir autour d'une même table en présence de représentants du gouvernement fédéral, mais j'étais strictement présent à titre d'observateur. Et les deux parties ont compris que je n'étais présent qu'à titre d'observateur. Pendant les dix premiers jours de mon affectation... les 10 ou 12 premiers jours, j'ai aussi eu la possibilité d'évaluer le problème posé par Air Canada de



[Text]

mentioned to you before, the day of the meeting between the two of them was June 28, and I took that occasion as well to meet separately with each one of them on that day or the day before.

So that coming out of that set of meetings, I had — with the advice of my own staff, I had a pretty good sense in my own mind as to where the major hurdles were. And at that point, I felt the next step was to get the direction of the minister.

**The Chairman:** So you're satisfied that the agreement that was reached between Air Canada and the Pearson Development Corporation was one which Air Canada and Transport Canada could live with?

**Mr. Rowat:** Well, Transport Canada and the minister and the government announced on August 30 that they could live with it, yes. In fact, that they had entered into an agreement at that point, as did Air Canada. During the summer, Air Canada had come to the conclusion as well with the various changes that had been made to the government ground rent, as well as to the rate of return for Mergco, Air Canada felt with those various changes that they could sign onto the arrangement as well, and they were part of the actual announcement on August 30.

**The Chairman:** I see. Okay.

**Mr. Desmarais:** Just to follow up on that one, Senator, Air Canada appeared before the standing committee on transport on Bill C-22 and supported this deal and said they had got a good deal out of it.

**The Chairman:** Yes. Okay. Well, having gone through the pre-RFP process, the RFP, the evaluation of the bids, the negotiations, the agreement, do you believe, or did you even suspect, that the whole process was a cooked-up scheme whose results were pre-ordained in some machiavellian way even before the negotiations started? Did you ever, ever come to that conclusion?

**Mr. Rowat:** I have no facts or access to facts that would support that kind of a thesis.

**The Chairman:** Mr. Jolliffe? Mr. Desmarais?

**Mr. Desmarais:** I agree with Mr. Rowat.

**Mr. Jolliffe:** I absolutely agree with Mr. Rowat. I have no knowledge of it.

**The Chairman:** Finally, my colleagues will, I'm sure, want to touch on various conclusions and statements put forward by Mr. Bob Nixon, but I have concentrated on three conclusions put in his report recommending the cancellation of the contracts. He wrote:

To leave in place an inadequate contract, arrived at with such a flawed process and under the shadow of possible political manipulation, is unacceptable.

Could each of you comment on these three criticisms of a process you were very much a part of? Mr. Rowat first, did you feel that you negotiated an inadequate contract?

[Traduction]

même que la position adoptée par Mergco à ce propos. Comme je vous l'ai indiqué auparavant, les deux parties se sont réunies le 28 juin, et j'en ai aussi profité pour rencontrer les parties séparément le jour même, ou la veille.

À la sortie de cette série de rencontres, j'avais... grâce aussi aux conseils des membres de mon personnel, une assez bonne idée des principales pierres d'achoppement. À ce moment, j'ai conclu que je devais m'adresser au ministre pour obtenir des directives.

**Le président:** Vous êtes donc convaincu que l'entente conclue entre Air Canada et la *Pearson Development Corporation* était acceptable pour Air Canada et Transports Canada?

**M. Rowat:** Eh bien, le 30 août, Transports Canada, le ministre et le gouvernement ont annoncé que l'entente était acceptable, oui. En fait, ils avaient à ce moment conclu une entente, comme Air Canada. Pendant l'été, Air Canada en était venue à la conclusion que, grâce aux diverses modifications apportées au bail foncier gouvernemental, ainsi qu'au taux de rendement prévu pour Mergco, il était possible de signer l'entente. Voilà pourquoi la compagnie était partie à l'entente du 30 août.

**Le président:** Je vois. D'accord.

**M. Desmarais:** Sur ce point, sénateur, j'ajoute qu'Air Canada a comparu devant le comité permanent des transports, à l'occasion de l'examen du projet de loi C-22. La compagnie s'est dite favorable à l'accord et convaincue d'avoir bien tiré son épingle du jeu.

**Le président:** Oui. D'accord. Après les démarches préalables à l'émission de la demande de propositions, la demande de propositions, l'évaluation des propositions, les négociations, la conclusion de l'entente, avez-vous cru ou même soupçonné que les dés étaient pipés et que les résultats avaient été, de quelque façon machiavélique, arrangés avant même le début des négociations? En êtes-vous jamais venus à cette conclusion?

**M. Rowat:** Je ne dispose d'aucun fait et je n'ai accès à aucun fait qui puisse étayer ce genre de thèse.

**Le président:** Monsieur Jolliffe? Monsieur Desmarais?

**M. Desmarais:** Je suis d'accord avec M. Rowat.

**M. Jolliffe:** Je suis tout à fait d'accord avec M. Rowat. Je n'ai eu vent de rien de ce genre.

**Le président:** Enfin, mes collègues voudront, j'en suis convaincu, aborder diverses conclusions et affirmations contenues dans le rapport de M. Bob Nixon, mais je me suis concentré sur trois conclusions dans lesquelles il recommande l'annulation des contrats. Il écrit:

Il est inacceptable de laisser en place un contrat inadéquat, conclu au terme d'un processus déficient et dans l'ombre d'éventuelles manipulations politiques.

Avez-vous des commentaires à formuler à propos de ces trois critiques adressées à une démarche à laquelle vous avez été mêlés de très près? Monsieur Rowat, d'abord. Avez-vous le sentiment d'avoir négocié un contrat inadéquat?

[Texte]

**Mr. Rowat:** I negotiated a contract that met the requirements and the criteria as agreed to by the government of the day, and, as I indicated to you earlier, the appropriate steps and what we call due process were followed. And as a senior civil servant, I was satisfied that I achieved for the government the objectives that they set out for me. That concerns the inadequacy of the arrangement.

The flawed process: during my tenure from the middle of June on, the appropriate processes were followed. And again, I would emphasize due process of the meetings of ministers and the appropriate approvals by the appropriate bodies.

With respect to political manipulation, I did not feel during my tenure that there was any political manipulation.

**The Chairman:** Would it be fair to say that you've answered "no" to all three questions?

**Mr. Rowat:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Jolliffe?

**Mr. Jolliffe:** I share Mr. Rowat's views entirely.

**The Chairman:** Mr. Desmarais?

**Mr. Desmarais:** I believe, sir, I said in my cross-examination in the litigation that, looking back at the contract, there was certain clauses I'd love to renegotiate, and I still believe that, but that is all in hindsight. At the time, I believed the contract was adequate.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen. You have been very, very helpful.

**Mr. Nelligan:** Did you ask Mr. Jolliffe?

**The Chairman:** Yes, I did.

**Mr. Jolliffe:** Sir, I said I agreed entirely with Mr. Rowat's comments. Also, I would support Mr. Desmarais' comments. When there is eloquence, you can't improve on it.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur Desmarais, vous parlez français, avec un nom comme celui-là, j'avais l'intention d'avoir au moins de ce côté-là un peu plus de facilité.

D'ailleurs, selon ce que j'ai pu constater, vous êtes peut-être un des plus séniors en termes de temps au ministère. Donc, on peut couvrir toutes les séquences de préparation de l'appel d'offres, la préparation des critères d'évaluation, l'évaluation et vous avez suivi tout le processus de a à z. Vous étiez là avant que tout le processus commence.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** On revient souvent à la question des «guiding principles». Qui avait charge de mettre en place, si vous voulez, quand vous avez préparé avec une équipe l'appel d'offres, normalement, tous les contrats, tous les baux et toutes les choses qui ont une implication financière pour ceux qui vont faire une proposition font partie de la documentation qui aurait dû être, je pense, à Toronto. On avait une salle spéciale

[Translation]

**M. Rowat:** J'ai négocié un contrat qui répondait aux exigences et aux critères énoncés par le gouvernement d'alors et, comme je l'ai indiqué plus tôt, nous avons respecté les étapes nécessaires et ce que nous appelons la procédure habituelle. À titre de haut fonctionnaire, j'avais la conviction d'avoir atteint, pour le compte du gouvernement, les objectifs fixés. Voilà qui concerne le caractère «inadéquat» de l'accord.

En ce qui a trait au processus déficient, j'estime qu'à compter du moment où j'ai été saisi du dossier, soit à la mi-juin, la procédure appropriée a été suivie. Une fois de plus, j'insiste sur la procédure habituelle liée aux rencontres des ministres, ainsi qu'à l'obtention des approbations appropriées auprès des organismes compétents.

En ce qui concerne les manipulations politiques, je n'en ai senti aucune pendant que j'étais en poste.

**Le président:** Aurais-je raison d'affirmer que vous avez répondu non aux trois questions?

**M. Rowat:** Oui.

**Le président:** Monsieur Jolliffe?

**M. Jolliffe:** Je partage entièrement le point de vue de M. Rowat.

**Le président:** Monsieur Desmarais?

**M. Desmarais:** Pendant qu'on me contre-interrogeait dans le cadre du litige, je crois, monsieur, avoir indiqué qu'à la relecture du contrat, j'avais noté certaines clauses que j'aimerais négocier à nouveau, et je le maintiens encore aujourd'hui, mais c'est en réfléchissant après coup que j'en suis venu à cette conclusion. À l'époque, le contrat m'apparaissait conforme.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs. Vous nous avez été très, très utiles.

**M. Nelligan:** Avez-vous posé la question à M. Jolliffe?

**Le président:** Oui.

**M. Jolliffe:** Monsieur, j'ai dit que j'étais entièrement d'accord avec M. Rowat. Je suis également d'accord avec ce qu'a déclaré M. Desmarais. Face à autant d'éloquence, on ne peut rien ajouter.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Desmarais, with a name like that you must speak French, and I wanted to have at least the advantage of speaking my own mother tongue.

As far as I can gather, you may be one of the people who has been at the Department the longest. So with you we can go through the whole sequence — preparing the RFP, drawing up the assessment criteria, the assessment — you followed the whole process from start to finish. You were there before it all began.

**Mr. Desmarais:** That's right.

**Senator Hervieux-Payette:** The [Air Canada] guiding principles keep coming up. Who was responsible for setting up, so to speak, when you and the team prepared the request for proposals, normally all the contracts, the leases, all the things that have financial implications for the people who going to submit a proposal, are included in the documentation which in this case should have been in Toronto, I imagine. There was a special data

*[Text]*

où les gens qui voulaient faire une proposition pouvaient aller consulter tous les documents. Je veux clarifier cette question. C'est une chose que l'on trouve tous et chacun, parce que le processus a duré 18 mois. Tout d'un coup, à la dernière minute, on découvre que l'une des pierres angulaires pour faire la transaction qui est finalement le contrat avec Air Canada, qui a déjà des engagements préalables, Air Canada a fait quand même des déboursés. Donc, vous parlez à Air Canada de façon régulière. Vous venez juste de réaliser avec eux une amélioration de l'aérogare numéro 2. Ce ne sont pas des gens à qui vous parlez occasionnellement.

Ma question est la suivante: est-ce que ces documents faisaient partie de l'ensemble des documents de l'appel d'offres?

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui était chargé d'assembler ces documents-là, de mettre tous les baux et tous ces documents qui avaient une connotation financière dans cette pièce spéciale?

**M. Desmarais:** C'était monsieur Power, à Toronto, qui avait fait cela avec monsieur Gerry Berigan, d'Ottawa.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui aurait négocié par exemple les «guiding principles», puisque l'on réfère toujours à ce document comme étant vraiment un document qui engageait finalement pour beaucoup plus qu'après 1997 les relations commerciales entre le gouvernement du Canada et Air Canada. On a vu le document. Il n'y a personne qui a revu le processus de a à z, le processus sur le plan des documents légaux.

Je comprends qu'au ministère des Transports, vous avez beaucoup plus de gens techniques, des ingénieurs qui travaillent dans l'administration d'une infrastructure quand même très technique. Il n'y a personne au niveau légal, au contentieux, le ministère de la Justice, personne n'a souligné ce manque, parce que c'était votre locataire, à toutes fins pratiques, dans les aérogares, de loin le plus important. C'est une pièce essentielle, il me semble, pour pouvoir faire un appel d'offres. Donc, il n'y a personne qui a pu mettre ce document et dire: «voici, nous allons mettre ces deux choses à la disposition et les privatiser au point de vue opérations», mais personne n'a pensé de mettre le bail et les engagements du gouvernement. Je ne pointe pas personne. Je ne cherche pas des coupables. J'essaie de comprendre comment on a pu faire, toute une équipe de gens experts, un appel d'offres sans avoir le bail du principal locataire de cet établissement.

**M. Desmarais:** Si je peux répondre en anglais.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui, je n'ai pas de problème.

**Mr. Desmarais:** When we put together the data room with all the data, we had some legal advice. We put in there all the leases, licenses, and contracts in place at the time at Pearson so that any legitimate bidder could review those and use the information as he saw fit in the preparation of his bid.

The one contentious piece of documentation was the Air Canada guiding principles. At that time, a decision was made that that would not be a — that was not a binding agreement. Only binding agreements went into the document room.

*[Traduction]*

room where people who wanted to submit a proposal could go and consult all the documents. I want to clarify this. It's something that everyone came across because the process went on for 18 months. All at once, at the last minute, it turns out that one of the cornerstones of the deal, the contract with Air Canada, which already had commitments, had after all been spending money, wasn't included. You talk to Air Canada on a regular basis. You've just carried out an upgrade of Terminal 2 in conjunction with them. These aren't people you just speak to occasionally.

My question is the following. Were all the [Air Canada] documents part of the RFP information package?

**Mr. Desmarais:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Who was responsible for putting that package together, for organizing all those leases and financial documents in that special data room?

**Mr. Desmarais:** It was Mr. Power in Toronto who did it, in collaboration with Mr. Gerry Berrigan of Ottawa.

**Senator Hervieux-Payette:** For instance, who negotiated the guiding principles since they're always referred to as a document that really committed the federal government and Air Canada to dealing together for much more than just after 1997. We saw the document. There's no one who reviewed the process from A to Z as regards the legal documents.

I realize that at the Department of Transport, you have lots of technical people, engineers, who administer an infrastructure that is ultimately quite technical. There was no one on the legal side, the Department of Justice, no one pointed out this shortcoming, because it was your tenant, to all intents and purposes, in the terminals, at least the biggest one. It seems to me that that's an essential piece of documentation for an RFP. So there was no one who could have produced the document and said, "We're going to make these two concerns available and privatize their operations," but no one thought of including the lease or the government's commitments? I'm not pointing a finger at anyone. I'm not trying to dig up guilty parties. I'm trying to understand how with a whole team of experts an RFP could have been drawn up without including the lease of the main tenant of the establishment.

**Mr. Desmarais:** May I reply in English?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes, I have no problem with that.

**M. Desmarais:** Au moment de réunir toutes les données dans une pièce, nous avons fait appel à des conseillers juridiques. Nous y avons réuni l'ensemble des baux, des licences et des contrats en vigueur à Pearson, à l'époque, de manière à ce que tout soumissionnaire légitime puisse les examiner et utiliser l'information à sa guise pour préparer sa proposition.

Le seul document litigieux avait trait aux principes directeurs d'Air Canada. À l'époque, on a décidé que cela n'était pas, qu'il ne s'agissait pas d'un accord obligatoire. Seuls les accords obligations ont été admis dans la pièce réservée aux documents.



[Texte]

There was a lot of contention around the Air Canada guiding principles, one because, a year before, Paxport had written to us in 1990, and so had Air Canada, completely supporting the Paxport proposal at that time, which was an unsolicited proposal. You heard, I think, Mr. Hession say that Air Canada and Paxport split some time before the RFP because we had asked for Air Canada's input into the RFP. Again, Air Canada was silent on the guiding principles for that input. So the decision was made in the bureaucracy that it was not an agreement that should be put forward, and that's why it didn't go in the room.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Donc, les gens qui étaient chargés de faire l'appel d'offres étaient au courant du document. Ils ont choisi tout simplement de ne pas le mettre dans la pièce où étaient tous les documents.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je comprends cela. Quand vous dites, et je me souviens du témoignage...

**Senator Tkachuk:** Can I just ask a supplementary? Who participated in the decision?

**Mr. Desmarais:** I had discussions with Mr. Berigan, as did Mr. Jolliffe at the time. I believe Mr. Berigan made the decision and had it subsequently ratified by the assistant deputy minister and the deputy minister of the day.

**Senator Tkachuk:** Isn't that strange. Because Mr. Barbeau says he has no idea.

**Mr. Desmarais:** As I say, I believe. I was reporting to Mr. Berigan, and where he went for ratification I am not exactly certain, but it was ratified.

**Senator Tkachuk:** Okay. Thanks.

**Mr. Jolliffe:** If I could just correct that statement, I did not know of the availability of the guiding principles document when I was working with Mr. Berigan. The only participation I had in input to the RFP was on some financial criteria which I sent forward based on the T3 documents, so I had absolutely no knowledge of the guiding principles until much later. When we had gone through the evaluation, we had no knowledge of those guiding principles during the evaluation. It was much later on, around March, I believe, of '93, when we found out the significance of that document.

**Senator Tkachuk:** Thank you. Sorry.

**Mr. Nelligan:** May I assist the senator here? This might explain part of it. There is a memorandum from Mr. Power to Mr. Green dated June 21, 1993, enclosing an earlier document, the document —

**Senator Hervieux-Payette:** Which number?

**Mr. Nelligan:** At the top its 520213; on the bottom its 483.

[Translation]

Un grand nombre de questions litigieuses entouraient les principes directeurs d'Air Canada. L'une d'entre elles avait trait au fait que, un an auparavant, soit en 1990, Paxport nous avait écrit, et Air Canada nous avait écrit. À l'époque, la compagnie appuyait sans réserve la proposition, qui était une proposition non sollicitée. Je pense que vous avez appris par M. Hession qu'Air Canada et Paxport ont mis un terme à leur association peu de temps avant l'émission de la demande de propositions, parce que nous avions demandé à Air Canada de formuler des commentaires à propos de cette demande. Dans ses commentaires, Air Canada a, une fois de plus, gardé le silence à propos des principes directeurs. Les bureaucrates ont donc décidé qu'il ne s'agissait pas d'un accord qui devait être mis de l'avant, et c'est pourquoi il ne s'est pas retrouvé dans la pièce réservée aux documents.

**Senator Hervieux-Payette:** So the people who were responsible for preparing the RFP were aware of the document. They simply chose not to put it in the data room where all the other documents were.

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** I understand that. When you say, and I recall the testimony...

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je poser une question supplémentaire? Qui a pris cette décision?

**M. Desmarais:** J'ai eu des discussions avec M. Berigan, tout comme M. Jolliffe, à l'époque. Je crois que c'est M. Berigan qui a pris la décision, et cette dernière a par la suite été ratifiée par le sous-ministre adjoint et le sous-ministre d'alors.

**Le sénateur Tkachuk:** N'est-ce pas bizarre? Parce que M. Barbeau a déclaré qu'il n'en avait pas la moindre idée.

**M. Desmarais:** Comme je l'ai dit, c'est ce que je crois. Je relevais de M. Berigan, et je ne sais pas de façon certaine qui a ratifié la décision, mais je sais qu'elle l'a été.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Merci.

**M. Jolliffe:** Permettez-moi d'apporter une correction: lorsque je travaillais sous les ordres de M. Berigan, je n'étais pas au courant de la disponibilité des principes directeurs. Le seul rôle que j'ai joué, à l'égard de la demande de propositions, a eu trait à certains critères financiers que j'ai acheminés en me fondant sur les documents relatifs à l'aérogare 3, de sorte que ce n'est que beaucoup plus tard que j'ai été mis au courant de l'existence des principes directeurs. Au moment de l'évaluation, nous n'étions nullement au courant de l'existence de ces principes directeurs. C'est beaucoup plus tard, autour du mois de mars 1993, je crois, que nous avons constaté l'importance de ce document.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci. Je vous prie de m'excuser.

**M. Nelligan:** Puis-je venir en aide au sénateur? Voilà qui explique peut-être en partie le problème. Il y a une note de service adressée à M. Green par M. Power en date du 21 juin 1993, note de service qui renferme un document antérieur, le document...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quel numéro?

**M. Nelligan:** En haut, on trouve le numéro 520213; en bas, le numéro 483.

[Text]

In any event, there was a letter to Mr. Berigan from Mr. Desrochers of Air Canada on March 28, 1991, and on the last page, page 520219, there is the following reference:

Simply stated, Air Canada will everything in its power to prevent such an auction —

They were opposing an RFP at the time.

— from occurring and will vigorously and publicly oppose an RFP process that seems to lead in that direction. Air Canada will, in addition, insist that its non-cancellable lease, which effectively extends through to April 30, 1997, be fully recognized and Air Canada's rights thereunder, including rental rate reviews based on current cost-recovery policies, be protected and maintained.

This was a letter that was in Mr. Power's possession, and I can assume that, on the basis of the inferences there, he might well have thought that, at that moment, they were not relying upon the 22 principles. I just put that in because it seems to be relevant to why Mr. Power may have made that decision at the time he did.

**Mr. Desmarais:** Mr. Power did not make the ultimate decision; Mr. Berigan did, in Ottawa. But he was aware of that.

**Mr. Nelligan:** Yes, the letter is to Berigan. That's quite right, yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you. At least we start to clarify that question of why this document remained as a key to make the transaction at the same time, came in at a very, very late hour, even after both proposals were made.

And of course, Mr. Chairman, I am a bit puzzled by the fact that Paxport and Air Canada had seemed to have had a very good relationship until the day that Mergeco arrived. I mean, there was for a long time a good — if they even sent a letter of support for the unsolicited proposal, they were certainly having some agreement, and on rentals and things like that, because you don't agree to a deal that doesn't make sense. I mean, probably they were happy with what was proposed in the unsolicited proposal. But we are not going to enter into the unsolicited proposal. We have enough with what we have, unless my colleagues want to have some questions.

From the original Paxport proposal, I mean, I guess the one that is called the best overall proposal — maybe I will learn that in three months — and the Claridge proposal and the final deal, I mean, what were the deal breaking thing? I mean, for instance, we look at the evaluation criteria for the Paxport, and there were of course 45 points that were attributed for the financial question and 30 points for the business plan. And at the end, just six weeks after approving, I mean, there is a Mergeco that arrived because the financial viability of the deal is not there.

**Senator Tkachuk:** Point to the evidence on that.

[Traduction]

Quoi qu'il en soit, M. Berigan a reçu de M. Desrochers, d'Air Canada, une lettre datée du 28 mars 1991. À la dernière page, soit à la page 520219, on retrouve le commentaire suivant:

Pour dire les choses simplement, Air Canada fera tout en son pouvoir pour prévenir la tenue d'une telle vente aux enchères...

À l'époque, ils s'opposaient à la demande de propositions.

...et nous nous opposerons vigoureusement et publiquement à toute demande de propositions donnant l'impression d'aller dans ce sens. En outre, Air Canada insistera pour que son bail non résiliable, en vigueur jusqu'au 30 avril 1997, soit pleinement reconnu et pour que les droits qu'il confère à Air Canada, y compris au chapitre de l'examen des taux de location fondé sur les politiques actuelles de recouvrement des coûts, soient protégés et maintenus.

Cette lettre était en possession de M. Power, et, à la lumière de ce qui est affirmé ici, on peut conclure qu'il est possible qu'il n'ait pas songé, à ce moment, que la compagnie se fondait sur les 22 principes. Si j'ai fait allusion à cette lettre, c'est parce qu'elle semble éclairer les motifs qui ont pu pousser M. Power à prendre cette décision à ce moment.

**M. Desmarais:** Ce n'est pas M. Power qui a pris la décision ultime; c'est M. Berigan qui l'a fait, à Ottawa. Mais il était au courant.

**M. Nelligan:** Oui, la lettre est de M. Berigan. Vous avez raison, oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci. Au moins, nous commençons à mieux comprendre pourquoi ce document est en même temps demeuré essentiel à la transaction, ainsi que pourquoi il est arrivé dans le décor très, très tard, même après le dépôt des propositions.

Et, bien entendu, monsieur le président, je suis quelque peu intriguée par le fait que Paxport et Air Canada aient semblé entretenir de très bonnes relations jusqu'à l'arrivée de Mergeco. Pendant longtemps, ils ont entretenu de bonnes... si la compagnie a fait parvenir une lettre d'appui pour la proposition non sollicitée, c'est certainement parce qu'on avait conclu une certaine forme d'entente, à propos de location et de choses du genre, parce que nul n'appuie un accord insensé. La compagnie était peut-être satisfaite du contenu de la proposition non sollicitée. Mais nous n'allons pas nous intéresser à la proposition non sollicitée. Nous avons assez de pain sur la planche, à moins que mes collègues ne souhaitent poser certaines questions.

D'après la proposition initiale de Paxport, celle qu'on appelle la meilleure proposition générale (peut-être l'apprendrai-je dans trois mois) et la proposition Claridge et l'accord final, je veux dire quel a été l'élément qui a permis d'emporter le morceau? Par exemple, lorsque nous examinons les critères d'évaluation pour Paxport, on constate que 45 points ont été attribués à la question financière, et 30 points, au plan d'affaires. Et, à la fin, tout juste six semaines avant l'approbation, on assiste à l'arrivée de Mergeco, parce que l'accord n'était tout simplement pas viable sur le plan financier.

**Le sénateur Tkachuk:** Fournissez-en la preuve.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** I'm just doing like —

**Senator Tkachuk:** Don't read *The Globe and Mail*. Where is the evidence that it wasn't a viable deal?

**Senator Hervieux-Payette:** I'm sorry, Senator Tkachuk. I'm reading notes that I prepared for myself. Okay? So I am just going back, because we haven't met with these gentlemen for two weeks.

**Senator Tkachuk:** Where in the testimony do you find that, so that I can look it up myself? It would help me, and maybe help the witness.

**Senator Jessiman:** Recite the evidence.

**Senator Tkachuk:** I want to see it. You made the statement. Where is the evidence?

**Senator Hervieux-Payette:** In all the documents that you received.

**Senator Tkachuk:** I want to see it, then. Quote them.

**Senator Jessiman:** Or you can give it to us later if you've got it. We suggest you haven't got it.

**Senator Hervieux-Payette:** You have the same documents. I'm not going to refer page number, number by number.

**Senator Jessiman:** When I give mine, I'm going to tell you where I find it.

**Senator Gigantès:** Didn't Deloitte Touche say that there was no financeability? There was a report to that effect.

**Senator Tkachuk:** There was two. There may be.

**Senator Gigantès:** They approved the financeability after Mergeco was created, of course, deep pockets of Bronfman, but before Mergeco they said there was no financeability. That's what she's referring to. How could you —

**Senator Tkachuk:** That's not what they say.

**Senator Gigantès:** How could —

**Senator Tkachuk:** Where do they say that, senator?

**Senator Gigantès:** — a bid be declared as the best when —

**Senator Tkachuk:** Ask the witnesses. That's why they're there.

**Senator Gigantès:** All right. How could a bid be considered the best when the financeability was in doubt?

**Mr. Desmarais:** Senator, the request for proposals required proof of financing before signing the lease, not previous to that or any other time.

And the December 7 letter that went out from Mr. Barbeau to the proponents announcing the best overall made two points. One was the condition of the airline industry, which since August had

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'essaie simplement de...

**Le sénateur Tkachuk:** Ne lisez pas *The Globe and Mail*. Sur quoi vous fondez-vous pour affirmer que l'accord n'était pas viable?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse, sénateur Tkachuk. J'ai des notes que j'ai préparées pour moi-même. D'accord? J'effectue un retour en arrière, parce que deux semaines se sont écoulées depuis que nous avons vu ces messieurs.

**Le sénateur Tkachuk:** Où trouvez-vous ces renseignements dans les témoignages? J'aimerais vérifier par moi-même. Cela m'aiderait et aiderait peut-être le témoin.

**Le sénateur Jessiman:** Citez vos preuves.

**Le sénateur Tkachuk:** Je veux les voir. C'est votre déclaration. Où sont les preuves?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans tous les documents que vous avez reçus.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas, je veux les voir. Citez la référence.

**Le sénateur Jessiman:** Si vous l'avez, vous pourrez nous la donner plus tard. Nous pensons que vous ne l'avez pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez les mêmes documents. Je ne vais pas faire référence aux pages, une à la fois.

**Le sénateur Jessiman:** Lorsque je fonderai mes affirmations sur des passages, je vous indiquerai où ils se trouvent.

**Le sénateur Gigantès:** La firme Deloitte & Touche n'a-t-elle pas déclaré qu'il n'y avait pas de capacité financière? Un rapport a été publié à ce propos.

**Le sénateur Tkachuk:** Il y en a deux. C'est possible.

**Le sénateur Gigantès:** Ils ont approuvé la capacité financière une fois la société Mergeco créée, bien entendu, grâce à la bourse bien garnie de Bronfman, mais, avant Mergeco, ils n'ont pas reconnu la capacité financière. C'est ce à quoi elle faisait allusion. Comment peut-on...

**Le sénateur Tkachuk:** Ce n'est pas ce qu'ils ont dit.

**Le sénateur Gigantès:** Comment peut-on...

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur, où déclarent-ils cela?

**Le sénateur Gigantès:** ...déclarer qu'une soumission est la meilleure lorsque...

**Le sénateur Tkachuk:** Posez la question aux témoins. C'est pourquoi ils sont là.

**Le sénateur Gigantès:** Très bien. Comment peut-on considérer une soumission comme étant la meilleure lorsque la capacité financière est mise en doute?

**M. Desmarais:** Sénateur, la demande de propositions exigeait une preuve de financement avant la signature du bail, mais pas avant ni à aucun autre moment.

Et dans la lettre datée du 7 décembre qu'il a adressée aux auteurs d'une proposition pour faire l'annonce de la meilleure proposition, M. Barbeau a soulevé deux points. L'un avait trait à



[Text]

been in merger discussions between Air Canada and Canadian at that time, and there was some uncertainty as to whether or not the major tenant would remain a major tenant of a new leasehold. So that was referenced in the letter, as was the statement that Paxport should talk to its stakeholders. In Transport Canada parlance, stakeholders generally means your lessees as well as your shareholders, and I think there was some misinterpretation of that statement.

So what we were telling Paxport at the time was to go out and talk to the airlines to see if they were still willing to come into this deal and lease from them, or whether we were going to be dealing with another airline entity.

**Senator Gigantès:** But there was a report by Deloitte Touche which cast into doubt the financing by Paxport.

**Senator Jessiman:** Not the financial position of Paxport. Whether their plan, whether their proposal, was financable, because they were getting a lot of their money from the airlines. The witness has now explained that the airlines may no longer exist. They may no bankrupt.

**Senator Gigantès:** So how can you possibility describe as the best bid a bid that —

**Senator Jessiman:** Ask the witness.

**Senator Gigantès:** You tell me. How could you describe it as the best bid when there was another bid about whose financing there was no doubt?

**Senator Lynch-Staunton:** The financeability.

**Senator Gigantès:** financeability.

**Senator Lynch-Staunton:** The problem existed for both bidders.

**Senator Gigantès:** Not according to Deloitte Touche.

**Senator Lynch-Staunton:** Ask the witness.

**Senator Gigantès:** We have the Deloitte Touche report.

**Senator Tkachuk:** If Senator Hervieux-Payette had quoted accurately, we wouldn't be in this discussion.

**The Chairman:** Let's not talk over one another. Let's try to do it one at a time. Senator Payette.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, I was referring to the first proposal that was declared the best overall proposal that was supposed to produce \$2.523 million under the Paxport initial proposal that was judged the best one. And then at the end, we arrive at 1.043 under the Transport Canada base case, and then of course we change the figure. But you approved the best overall proposal with a certain number, a certain return, providing that they could raise the Air Canada charge by nearly four times.

[Traduction]

la situation de l'industrie aérienne. En effet, depuis le mois d'août, Air Canada et Canadien discutaient d'une éventuelle fusion, et il existait une certaine incertitude quant à savoir si le principal locataire demeurerait un important locataire en vertu du nouveau contrat de tenure à bail. On y a donc fait référence dans la lettre, tout comme à la déclaration selon laquelle Paxport devrait parler à ses intéressés. Dans le jargon de Transports Canada, «intéressés» signifie généralement les locataires à bail ainsi que les actionnaires, et je pense que cette déclaration donnait lieu à certaines interprétations erronées.

À l'époque, nous avons donc dit à Paxport de s'adresser aux compagnies aériennes pour voir si elles étaient toujours intéressées à être parties à l'entente et à louer des installations auprès de la société, ou si nous allions devoir discuter avec une autre compagnie aérienne.

**Le sénateur Gigantès:** Mais il existe un rapport de Deloitte & Touche dans lequel on met en doute la capacité financière de Paxport.

**Le sénateur Jessiman:** On ne met pas en doute la capacité financière de Paxport. On se demandait si leur projet ou leur proposition pourrait être financé, étant donné que la société allait obtenir une bonne part de ses revenus auprès des compagnies aériennes. Le témoin a expliqué que les compagnies aériennes risquaient de ne plus exister. Elles auraient pu faire faillite.

**Le sénateur Gigantès:** Comment peut-on décrire comme étant la meilleure une soumission qui...

**Le sénateur Jessiman:** Demandez au témoin.

**Le sénateur Gigantès:** Répondez-moi. Comment peut-on dire qu'il s'agissait de la meilleure soumission, alors qu'il y avait sur la table une autre proposition dont le financement ne soulevait aucune question?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** La capacité financière.

**Le sénateur Gigantès:** La capacité financière.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le problème se posait pour les deux soumissionnaires.

**Le sénateur Gigantès:** Pas selon Deloitte & Touche.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Posez la question au témoin.

**Le sénateur Gigantès:** Nous avons le rapport de Deloitte & Touche.

**Le sénateur Tkachuk:** Si le sénateur Hervieux-Payette avait cité ses sources avec précision, nous n'aurions pas cette discussion.

**Le président:** Ne parlons pas tous en même temps. Essayons de parler chacun à son tour. Sénateur Payette.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Eh bien, je faisais référence à la première proposition qu'on a jugée être la meilleure proposition générale, celle qui devait produire 2,523 millions de dollars en vertu de la proposition initiale de Paxport, qui a été jugée la meilleure. Puis, à la fin, nous aboutissons à 1,043 en vertu du scénario de référence de Transports Canada, puis, bien entendu, le chiffre change. Mais vous avez approuvé la meilleure proposition générale assortie de certains chiffres, d'un certain rendement, à

[Texte]

So I mean, you were aware at the time of the financial difficulty of the airline industry, I mean, when you decided that this is a proposal that makes sense. I mean, if they put assumption that they might pay four times, it's one thing. If they will pay, because they have the financial capability, and I'm referring to Air Canada, that was going through difficulty at the time, as well as Canadian. I mean, we remember the time when that time.

I mean, how could you say that and attribute the points instead of saying that this element of the proposal does not make sense. It won't happen because it's impossible. The airlines would go bankrupt. I mean, the way you set up — and I know that we refer all the time to 29 booklets that we haven't seen, but how could you put facts that would never become reality?

**Mr. Jolliffe:** Maybe could I help, senator. During the business plan evaluation stage, we had set the criteria for the financial plan and the financial offer. And I think one has to recognize that's a fairly sterile situation. We're locked up in Toronto going through proposals which are projections put together by both proponents with a view to a future that might or might not take place. We had to identify whether we thought there were certain conditions there that might impact on those futures. We did that, and we identified them.

But when we came out at the end of the day with quite a wide range between the two positions, one that we described as incredibly aggressive and one that we've described as also incredibly conservative, it was a fair slope that we could fall down in terms of dealing with the issues of the affordability of this to the airlines, the affordability to the passengers and the travelling public, the ability of Paxport to negotiate those leases with the tenants and with the airlines once they had the right to do so.

And what Paxport was looking for all along was to be recognized as having the right to represent itself, as having the opportunity to negotiate those leases, and they were constantly asking for legitimization. The proposals were evaluated, and you heard from Mr. Lane about that process. It was a sterile condition that we were in. At the end of the day, we knew nothing really about the other issues of financeability that come to, if you wish, the deep pockets of a Bronfman backing an ATDG bid or even the financial conditions around the Matthews Group, which was one of the consortia members, not the consortium. Paxport was a number of companies. But we had only basic financial information on them.

Obviously afterwards we wanted to find out, and I did that with Mr. Stehelin, of Deloitte and Touche. We wanted to find out exactly what the other backgrounds were around what one could call soft equity and other conditions particularly for Paxport at that time.

But we had a very big difference between the two proposals, and therefore we had questions to ask and to put forward to the

[Translation]

condition que les frais de location d'Air Canada puissent être presque quadruplés.

À l'époque, vous étiez au courant des difficultés financières qu'éprouvait l'industrie aérienne, et vous avez décidé que cette proposition était tout à fait sensée. S'ils ont tenu pour acquis que la compagnie pouvait payer quatre fois plus, c'est une chose. À condition qu'elle paie, parce qu'elle en a la capacité financière, et je fais référence à Air Canada qui, à l'époque, éprouvait des difficultés financières, tout comme Canadien. Nous nous rappelons l'époque où...

Comment pouvez-vous dire cela et attribuer des points au lieu de dire que cet élément de la proposition n'a aucun sens? Cela ne va pas se produire, c'est impossible. Les compagnies aériennes feraient faillite. La façon dont vous avez établi... et je sais que nous faisons sans cesse référence à 29 manuels que nous n'avons pas vus, mais comment avez-vous pu tenir, de fait qu'ils n'auraient jamais pu se matérialiser?

**M. Jolliffe:** Je peux peut-être vous éclairer, sénateur. Au stade de l'évaluation des plans d'affaires, nous avons établi les critères pour le plan financier et l'offre financière. Et je pense qu'on peut voir qu'il s'agit d'une situation relativement stérile. Enfermés à Toronto, nous passons en revue les propositions, qui constituent des projections établies par les deux promoteurs en vue d'une situation qui pourra ou non se matérialiser. Nous avons dû établir si ces situations possibles pourraient être influencées par certains facteurs. C'est ce que nous avons fait, nous les avons définies.

Lorsque, au bout du compte, nous avons abouti à un écart assez considérable entre les deux positions, une que nous avons décrite comme incroyablement dynamique et l'autre, que nous avons décrite comme incroyablement prudente, la marge était considérable lorsqu'on tient compte de la capacité des compagnies aériennes, des passagers et du public voyageur d'assumer ces coûts, et de la capacité de Paxport de négocier les baux avec les locataires et avec les compagnies aériennes, une fois que ce droit lui aurait été confié.

Tout au long du processus, Paxport insistait pour qu'on lui reconnaisse le droit de négocier ces baux, et la société demandait sans cesse qu'on la légitime. Les propositions ont été évaluées, et M. Lane vous a parlé de ce processus. Nous nous trouvions dans une situation stérile. Au bout du compte, nous ne savions rien des autres questions touchant la capacité financière, qui se résumaient, si vous voulez, à la bourse bien garnie d'un Bronfman soutenant la soumission d'ATDG, ou même la situation financière du *Matthews Group*, qui n'était que l'un des membres du conglomérat, et non le conglomérat lui-même. Paxport se constituait d'un certain nombre de sociétés. Nous n'avions que des informations financières de base à propos d'elles.

Après coup, nous avons bien entendu voulu vérifier, et c'est ce que j'ai fait avec M. Stehelin, de Deloitte & Touche. Nous voulions connaître exactement les autres données contextuelles relatives à Paxport, à l'époque, par exemple, ce qu'on appelle les capitaux propres moins solides et d'autres facteurs.

Mais il y avait un écart très marqué entre les deux propositions, et nous avons donc eu plus tard des questions à poser aux

[Text]

negotiators later on that they would have to resolve before putting forward to the government the final deal for recommendation.

**Mr. Desmarais:** Senator, if I could add to that, I believe in February, late February of '93, Wood Gundy wrote to the Minister of Transport and said that the Paxport proposal was financable, but there were still questions. That was an opinion expressed by their consultant, if you like. They would finance them or get them financing on the market.

**Senator Hervieux-Payette:** I read the letter, and they wouldn't get much money in the bank for it. I mean, they said that they would undertake to do it, but they were not committed to do it. It's different to say that I will try to do it and doing it. It's not the same thing when you talk about financing a project.

My question on the —

**Senator Tkachuk:** Was it the letter on the proposal that you read that? Where was the letter from that you read about the financeability or the financing?

**Senator Hervieux-Payette:** The Wood Gundy letter that you have in your pile of documents. I mean, there is a letter. I mean —

**Senator Tkachuk:** The number is?

**Senator Hervieux-Payette:** I don't know. If you want to ask to look into the pile, I may be able to find it and refer it to you, but —

**Senator Tkachuk:** It's no problem. I just wanted to know.

**Senator Hervieux-Payette:** We have 20,000 pages to look at. I'm sorry.

**Senator Tkachuk:** We all have 20,000 pages to look at.

**Senator Lynch-Staunton:** I wonder if they are the same ones.

**Senator Tkachuk:** You have maybe more reading to do. That's why it may take you longer.

**Senator Hervieux-Payette:** I think I have good staff preparing good briefing notes.

**Senator Tkachuk:** Continue, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm sorry, but I don't think we are making jokes about the way you work. I just would appreciate that you take seriously what I'm doing, because I'm doing my job seriously, senator.

**Senator Tkachuk:** I do.

[Traduction]

négoceurs à ce propos, questions qu'ils ont dû résoudre avant de transmettre au gouvernement l'accord final à des fins de recommandation.

**M. Desmarais:** Sénateur, si je puis me permettre d'ajouter à ce que vient de dire M. Jolliffe, Wood Gundy a, en février, à la fin de février 1993, je crois, écrit au ministre des Transports et affirmé que la proposition de Paxport pouvait être financée, mais que des questions étaient toujours en suspens. C'est là l'opinion exprimée par leur expert-conseil, si vous voulez. Ils les financeraient ou obtiendraient pour eux un financement auprès du marché.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai lu la lettre et, pour ce faire, ils n'auraient pas trouvé beaucoup d'argent à la banque. Ils ont dit qu'ils entreprendraient de le faire, mais ils ne s'étaient pas engagés à le faire. On doit établir une distinction entre faire part de son intention de faire une chose et accomplir la chose en question. Lorsqu'il s'agit de financer un projet, ce n'est pas la même chose.

Ma question à propos de...

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce dans la lettre de la proposition que vous avez lu cela? Où est la lettre dans laquelle vous avez trouvé des renseignements à propos de la capacité financière ou du financement?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La lettre de Wood Gundy qui figure dans votre pile de documents. Je veux dire, il y a une lettre. Je veux dire...

**Le sénateur Tkachuk:** Quel est le numéro?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je n'en sais rien. Si vous me demandez de fouiller dans la pile, je serai peut-être capable de mettre la main sur le document et de vous communiquer le numéro, mais...

**Le sénateur Tkachuk:** Pas de problème. Je voulais simplement savoir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons 20 000 pages de documents à examiner. Je m'excuse.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons tous 20 000 pages de documents à examiner.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je me demande si ce sont les mêmes.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez peut-être plus de lecture à faire. C'est peut-être pour cette raison que vous avez besoin de plus de temps.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je dispose d'un personnel qualifié qui prépare des notes d'information de qualité.

**Le sénateur Tkachuk:** Poursuivez, sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse, mais je ne crois pas que nous fassions des plaisanteries à propos de votre façon de travailler. J'aimerais que vous preniez au sérieux ce que je fais, parce que, sénateur, je m'acquiesce de ma tâche avec sérieux.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous prends au sérieux.



[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** I mean, I would appreciate that when I'm referring to documents that we have seen several times, if you want the quotation each time, it will take twice as much time.

**Senator LeBreton:** We just want the document number.

**Senator Tkachuk:** When you make a statement that I haven't heard before or haven't read before, then I'll ask for the document. So when you made that first statement — senator, I apologize if I offended you, because I didn't mean to, but when you made the statement, there was no document, and that's why I thought maybe I was — there was another missing one that I didn't have.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, I am not that suspicious with all the documents we are buried underneath. I am trying to find my way, the way you are. I try to have a summary of each document, but I may not be able to quote each time I make a sentence about a document sometimes that we have seen three times. I have not the memorize the numbers as well.

**Senator LeBreton:** Put the number with the question when you put your questions.

**Senator Tkachuk:** No problem.

**Senator Hervieux-Payette:** I don't have anybody preparing my questions, Senator LeBreton. Okay? May I ask my own questions personally?

**The Chairman:** Order, order. Senator Hervieux-Payette, please, to the witnesses.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

Well, let me take you back to my notes. I'm sorry. I am referring back to your evaluation process. And for this, today I haven't brought my evaluation book. I mean, I do bring as much paper as I can, but there is a limit to what we can consult. But in the evaluation that you conducted, there were passenger fee or passenger facility charge.

I mean, was it contemplated, I mean, when you were analyzing in all your booklet that we haven't seen, did you consider all the revenue flow and what was the maximum and the minimum for each item that was supposed to produce a revenue? I mean, rent from the stores, rent from the garage, rent from the parking and everything? What were the assumptions?

Or were you just taking the I would say reference to what was happening in Terminal 3, for instance? Did you use as guidelines Terminal 3?

**Mr. Jolliffe:** Senator, we did not have the Terminal 3 documents at all, so we had no knowledge of the current prices in Terminal 3, but what we did have were two proposals which addressed in their own ways the revenues from airlines and the revenues from those concession areas related to the passenger through-put and what they called in some areas the propensity of

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lorsque je fais référence à des documents que nous avons vus à quelques reprises, nous aurons besoin de deux fois plus de temps si je dois à chaque fois vous en donner la référence.

**Le sénateur LeBreton:** Nous voulons simplement connaître le numéro du document.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous affirmez une chose que je n'ai ni vue ni lue auparavant, je demande où se trouve le document. Lorsque vous avez fait votre première déclaration... sénateur, je suis navré de vous avoir offensée, car telle n'était pas mon intention, mais lorsque vous avez fait votre déclaration, il n'y avait pas de document, et c'est pourquoi j'ai pensé que j'étais peut-être... qu'il y avait peut-être un autre document manquant que je n'avais pas en ma possession.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Eh bien, je ne nourris pas de tels soupçons à propos de tous les documents sous lesquels nous sommes ensevelis. J'essaie d'y voir clair, tout comme vous. J'essaie de garder un résumé de chacun des documents, mais il est possible que je ne sois pas en mesure de citer une référence précise lorsque je prononce une phrase à propos de documents que, parfois, nous avons vu trois fois. Je n'ai pas mémorisé les numéros.

**Le sénateur LeBreton:** Lorsque vous préparez vos questions, notez le numéro.

**Le sénateur Tkachuk:** Aucun problème.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Sénateur LeBreton, personne ne prépare mes questions. D'accord? Puis-je poser mes propres questions?

**Le président:** À l'ordre, à l'ordre. Sénateur Hervieux-Payette, adressez-vous aux témoins, je vous en prie.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

Eh bien, permettez-moi de me reporter à mes notes. Je m'excuse. Je reviens sur votre processus d'évaluation. Et aujourd'hui, je n'ai pas avec moi mon livre d'évaluation. J'apporte avec moi autant de documents que faire se peut, mais il y a une limite à ce que nous sommes en mesure de consulter. Mais dans l'évaluation que vous avez réalisée, il était question de droits imposés aux passagers ou de redevances d'installation passagers.

Lorsque vous avez procédé aux analyses à l'aide des cahiers que nous n'avons pas vus, avez-vous songé à toutes les recettes, et quels étaient le maximum et le minimum pour chacun des éléments qui devaient produire un revenu? La location des magasins, du garage, de l'aire de stationnement et tout le reste? Quelles étaient les hypothèses de base?

Où n'utilisiez-vous comme point de comparaison que ce qui se produisait à l'aérogare 3, par exemple? Avez-vous utilisé l'aérogare 3 comme lignes directrices?

**M. Jolliffe:** Sénateur, nous n'avions aucun des documents relatifs à l'aérogare 3, si bien que nous n'étions absolument pas au courant des prix en vigueur à l'aérogare 3. En revanche, nous avions deux propositions qui, chacune à sa façon, tenait compte des recettes tirées des compagnies aériennes et des aires réservées au commerce bénéficiant du transit des passagers, de ce qu'on

[Text]

passengers to spend money, and that was particularly in the concession areas.

We looked at those revenue numbers as a reality check in one sense to say, is that realistic to think that those sorts of revenues could be earned from those passengers. Was it realistic to think that the rates to airlines could be increased by the amounts that they thought they could increase? We did our evaluations, and we took certain sensitivity attacks at these numbers. What if the revenues were to drop by 10 per cent, or what if the capital expenditures were to increase by 25 per cent? What if the operating and maintenance expenses were to be more or less than stated? What impact would that have on the bottom line?

So we tried to bring a sense of reality to it, but we couldn't compare them to the rates in Terminal 3, because that was a private sector-operated terminal, and we didn't have that data before us.

But let me also add that neither of the proponents proposed a passenger facilitation charge. ATDG had what they termed an additional revenue from airlines that had the notion of value of a passenger facility charge, but that was in the ATDG proposal, not in the Paxport proposal.

But we never considered a passenger facility fee as being something that we would want to rely on. We wanted this to be a user-charge-based revenue stream.

**Senator Hervieux-Payette:** But since you wanted to establish a competition between the two, I mean, at least Terminal 1 and 2 and Terminal 3, which was the whole spirit, I mean, of this exercise, of the RFP, at the beginning, and we have just — we have two entities. At that time, I mean, was it high marks because they were providing more revenues than Terminal 3, but how would you be certain, not certain, but at least make it realistic, that you would receive that amount of money, which of course we see at the end of the day never materialized, but because we didn't have that deal that was signed? But I mean, you considered, analyzed and said that this is the realistic amount of money that will return to the Crown, and/or at least the deal is worth that amount of money. Each item, I mean, has been carefully examined, and we arrive at the end of the day with another deal that is for me seemed to be more realistic.

My question is, what would be the normal process under government procedure when the first bidder is not meeting its own commitment of the proposal that it has made? Is it that you ask one and two to merge, or you go to the second one?

[Traduction]

appelle dans certains secteurs la propension des passagers à dépenser, ce qui est particulièrement le cas dans les aires réservées au commerce.

Nous avons examiné ces chiffres pour savoir s'ils étaient réalistes et, en un sens, pour voir s'il était réaliste de penser qu'on pourrait aller chercher auprès des passagers des revenus de cette ampleur. Était-il réaliste de penser que les tarifs imposés aux compagnies aériennes pourraient être augmentés de la façon dont la société croyait pouvoir les augmenter? Nous avons procédé à nos évaluations, et nous avons mis en doute certains de ces chiffres. Qu'arriverait-il si les recettes chutaient de 10 p. 100 ou si les dépenses d'immobilisations augmentaient de 25 p. 100? Qu'arriverait-il si les frais de fonctionnement et d'entretien étaient supérieurs ou inférieurs aux frais prévus? Quels effets ces écarts auraient-ils sur les bénéfices nets?

Nous avons donc abordé la proposition sous l'angle du réalisme, mais nous n'avons pu effectuer de comparaison avec les tarifs en vigueur à l'aérogare 3, puisqu'il s'agit d'une aérogare exploitée par le secteur privé, et nous ne disposions pas de ces données.

Permettez-moi d'ajouter que ni l'un ni l'autre des promoteurs n'a proposé l'imposition de redevances d'installation passagers. ATDG prévoyait aller chercher auprès des compagnies aériennes ce que la société appelait des revenus additionnels faisant appel à la notion de redevances d'installation passagers, mais cette solution se retrouvait dans la position d'ATDG, et non dans celle de Paxport.

Nous n'avons jamais considéré les redevances d'installation passagers comme un facteur sur lequel nous devrions miser. Nous voulions plutôt tabler sur des revenus tirés de l'imputation de frais aux passagers.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais puisque vous vouliez favoriser la concurrence entre les deux, je veux dire au moins entre les aérogares 1 et 2 et l'aérogare 3, la demande de propositions a été faite dans cet esprit, et nous avons simplement... nous avons deux entités. À ce moment, la société a-t-elle obtenu un pointage élevé parce qu'elle fournissait des recettes plus grandes que l'aérogare 3, mais comment pouviez-vous être certains, pas certains, mais au moins assurés de façon réaliste, que vous recevriez cette somme qui, bien entendu, nous l'avons constaté en bout de ligne, ne s'est jamais matérialisée, mais parce que nous ne voulions pas de l'accord qui avait été signé? Mais vous avez analysé la question et décidé qu'il s'agissait d'un rendement réaliste pour la Couronne, ou au moins que la valeur de l'accord était telle. Chaque élément a été soigneusement soupesé, et, au bout du compte, nous aboutissons à un accord qui, à mes yeux tout au moins, semble plus réaliste.

Ma question est la suivante: n'est-ce pas, en vertu de la procédure gouvernementale, la procédure normale lorsque le premier soumissionnaire n'est pas en mesure de répondre aux exigences qu'il a lui-même déterminées dans sa proposition? Demandez-vous au premier et au deuxième soumissionnaires de fusionner, ou retenez-vous la proposition du deuxième?



[Texte]

**Mr. Jolliffe:** Let me answer this. The first point, I think, senator, is that both proponents, both proposals, were found to be acceptable. And the Paxport proposal was the best overall acceptable proposal.

From there, perhaps Mr. Rowat should talk to the process, but we ended our evaluation with that point of view and had a number of conditions that we — a number of issues that we were concerned about, that one would want to deal with in negotiations. And that is a — that's the first base for us, that we could only see within a sterile environment, no participation with the proponents whatsoever, no opportunity to question them in depth about major items at the end of that evaluation process would have to come subsequently to a recommendation.

**Senator Hervieux-Payette:** But in your experience with government, usually when the first bidder has been awarded the contract and doesn't meet all the clauses that they have committed to realize, I mean, don't you go to the second one and ignore the first one, because they haven't met all the requirements of their own proposals? Because actually, you accepted that as the best overall proposal, which means that then they had to live with it. You realize that they won't be able to live with it, then why didn't you go — why wouldn't the government or why wouldn't the analyzing team say, "We should go to the second?"

Because I mean, sometimes you have four bidders that could realize, and you take the one that is serving best the interests, and certainly the one that is in the best interests financially, but also making sure that it's going to happen. So why wouldn't you go or why was not the decision to go with the number 2, that you knew that was already operating Terminal 3, and let the first one who was not able to comply with its own proposal?

**Mr. Jolliffe:** Simply, senator, because the second proposal, ATDG's proposal, also had conditions, so both proposals had conditions that had to be remedied for them to be totally acceptable. Basically it would have been beautiful if we could have taken the document and said, "Sign here. We're prepared to sign there."

They were saying things to us that required the government to agree to certain things. Both proposals were saying, "We expect that the government will ..." Well, to answer that question, we had to put that question before the government to say, "Are you prepared to accept this as a condition of accepting that proposal?"

With both conditions having those conditionalities around them, the one being better than the other, we stayed with the Paxport proposal and recommended that as the best overall, but still

[Translation]

**M. Jolliffe:** Permettez-moi de répondre à la question. Le premier point, me semble-t-il, sénateur, est que les deux soumissionnaires, les deux propositions, ont été jugées acceptables. Et la proposition de Paxport constituait la meilleure proposition générale acceptable.

Cela dit, et peut-être M. Rowat voudra-t-il formuler des commentaires à propos de la procédure, c'est le point de vue que nous avons arrêté au terme de notre évaluation. Il y avait un certain nombre de conditions que nous... un certain nombre de questions qui nous préoccupaient, et qu'on aurait pu aborder dans le cadre des négociations. Et cela est un... pour nous, c'était le premier but, nous ne pouvions voir les choses que dans un contexte stérile, sans aucune forme de participation de la part des auteurs des propositions, sans possibilité de les interroger en profondeur à propos d'éléments importants, le processus d'évaluation devant par la suite déboucher sur une recommandation.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Compte tenu de votre expérience auprès du gouvernement, n'a-t-on pas l'habitude, lorsque le contrat a été accordé au premier soumissionnaire et que ce dernier ne répond pas à toutes les exigences à l'égard desquelles il a contracté des engagements, de passer au deuxième et de faire fi du premier, parce qu'il n'a pas respecté tous les engagements énoncés dans sa propre proposition? En fait, vous y aviez vu la meilleure proposition générale, de sorte que ses auteurs devaient se montrer à la hauteur de la situation. Lorsque vous avez compris qu'ils ne seraient pas en mesure de respecter leurs engagements, pourquoi n'êtes-vous pas allés... pourquoi le gouvernement ou l'équipe chargée de l'analyse n'ont-ils pas dit: «Nous devrions passer au deuxième»?

Il arrive parfois que l'on ait quatre soumissionnaires en mesure de livrer la marchandise, et on retient celui qui sert le mieux nos intérêts, et à coup sûr celui qui sert le mieux nos intérêts financiers, mais on s'assure également que le projet sera mené à bien. Pourquoi n'avez-vous pas décidé, ou plutôt pourquoi n'a-t-on pas pris la décision de passer aux auteurs de la proposition numéro 2, puisque vous saviez qu'ils exploitaient déjà l'aérogare 3, et d'abandonner le premier, celui qui n'était pas capable de se conformer aux exigences de sa propre proposition?

**M. Jolliffe:** Simplement, sénateur, parce que la deuxième proposition, soit celle d'ATDG, était également assortie de conditions. Dans les deux cas, il y avait des problèmes à régler avant qu'on ne puisse déclarer la proposition totalement acceptable. Tout aurait été merveilleux si nous avions simplement pu prendre le document et dire: «Signez ici. Nous sommes disposés à apposer notre signature là.»

Dans les deux cas, on nous tenait des propos qui obligeaient le gouvernement à accepter certaines choses. Dans les deux cas, on nous disait: «Nous nous attendons à ce que le gouvernement...» Eh bien, pour répondre à la question, nous avons dû nous adresser directement au gouvernement pour lui demander s'il était disposé à accepter telle ou telle chose comme condition préalable à l'acceptation de la proposition.

Comme les deux propositions étaient assorties de conditions, et que l'une était supérieure à l'autre, nous nous en sommes tenus à la proposition de Paxport et l'avons recommandée à titre de



[Text]

subject to these issues that had to be remedied, as we had other issues in the ATDG proposal.

**Mr. Rowat:** If I can just add a comment on that. We negotiated with Mergeco on the basis of the Paxport proposal and concluded the set of negotiations on that. And the set of negotiations came up with an overall set of financial results that in fact were superior to the Claridge proposal. The bottom line, and you have this in your documentation, and I don't have the number right off the bat, but —

**Senator Kirby:** Better be careful. He's going to get upset with you.

**Senator Gigantès:** You'll upset Senator Tkachuk.

**Mr. Rowat:** I won't refer to a document, then. All I will say is that the return to the government in the final analysis was higher than that proposed in the ATD original proposal; that in fact the debt and equity arrangements were in the same range as the original, and that various of the other factors were — cash flow factors as well, were preferable. So that — and I think that is in the document, in the deck that is provided in your documentation.

So in the final analysis, the arrangement that was struck with Mergeco on the basis of the Paxport proposal, even though it was less in terms of returns to the Crown, it was still higher than the original ATD proposal.

**Mr. Desmarais:** May I comment too, senator? I want to go back to the process a bit. When you go out for a proposal, a tender, whatever, you set up evaluation criteria with scoring, and two things happen. One, you get no bids, and I'll speak particularly to a lease situation. If you get no bids, government process allows you to go out and negotiate with anybody you feel like negotiating with or whoever you can interest in the proposal, if you receive no bids.

If you received one bid, you generally evaluate it. If it meets a base minimum, you will negotiate with that person.

If you receive more than one bid, you will do an evaluation and you will pick the highest scorer, and you will start negotiations with him. If those negotiations fail, then you will go to number two.

What happened here is we started negotiations with Paxport, they became Mergeco, and ATDG removed their proposal from the table on May 3. So we were dealing with only one proposal after May 3. If the negotiations failed, there is no proposal on the table after that point.

[Traduction]

meilleure proposition générale, sous réserve des problèmes en suspens, puisque la proposition d'ATDG posait d'autres problèmes.

**M. Rowat:** Un commentaire sur ce point. Nous avons négocié avec Mergeco sur la foi de la proposition de Paxport, et nous avons conclu la ronde de négociations sur ce point. Et la ronde de négociations a produit un ensemble de résultats financiers qui, en fait, étaient supérieurs à ceux qui figuraient dans la proposition de Claridge. Les bénéfices nets, cela figure dans votre documentation, mais je n'ai pas le numéro du document sous la main, mais...

**Le sénateur Kirby:** Soyez prudent, il va se fâcher contre vous.

**Le sénateur Gigantès:** Vous allez indisposer le sénateur Tkachuk.

**M. Rowat:** Dans ce cas, je ne ferai pas référence à un document. Tout ce que je dis, c'est que les rendements prévus pour le gouvernement en dernière analyse étaient supérieurs à ceux que prévoyait la proposition initiale d'ATDG. En fait, les accords concernant la dette et les capitaux propres s'apparentaient à ce qu'on retrouvait dans la proposition initiale, et divers autres facteurs, les mouvements de trésorerie étaient... étaient plus favorables. Ainsi... et je pense que cela figure dans le document, dans la documentation que vous avez reçue.

En dernière analyse, l'entente conclue avec Mergeco sur la foi de la proposition de Paxport, même si elle procurait à la Couronne des rendements moindres, était malgré tout supérieure à la proposition initiale d'ATDG.

**M. Desmarais:** Puis-je aussi faire un commentaire, sénateur? Je veux revenir brièvement sur le processus. Lorsqu'on établit une demande de propositions ou un appel d'offres, peu importe, on fixe des critères d'évaluation à l'égard desquels des cotes sont accordées, et deux choses se produisent alors. Ou bien on n'obtient aucune soumission, et je m'en tiendrai particulièrement aux contrats de tenure à bail. Lorsqu'on ne reçoit aucune soumission, la procédure gouvernementale nous autorise à négocier avec qui bon nous semble ou avec quelqu'un que nous parvenons à intéresser à la proposition, toujours si aucune soumission n'a été reçue.

Lorsqu'un reçoit une soumission, en général, on l'évalue. Si elle répond à des critères minimaux, on négocie avec la personne en question.

Lorsqu'on reçoit plus d'une soumission, on procède à une évaluation et on retient la proposition qui a obtenu les cotes les plus élevées, et on entreprend des négociations avec le soumissionnaire. En cas d'échec de ces négociations, on passe au soumissionnaire suivant.

Ce qui s'est produit ici, c'est que nous avons entrepris des négociations avec Paxport, qui allait devenir Mergeco, et, le 3 mai, ATDG a retiré sa proposition. Après le 3 mai, nous n'avions plus affaire qu'à une seule proposition. Si les négociations avaient échoué, il n'y aurait plus eu de proposition sur la table.

*[Texte]*

**Senator Hervieux-Payette:** But what you're saying, and I understand quite well, is that once you didn't go much further than six to eight weeks after the Paxport proposal was declared the best overall proposal, the Mergeco arrived, and Mr. Hession said that he was called and asked to create Mergeco and to make some arrangement by somebody. Any one of you are aware of that telephone call?

**Mr. Desmarais:** No, ma'am.

**Mr. Rowat:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Rowat, you were not there, so you were probably not the one making the phone call to Mr. Hession.

**Mr. Rowat:** No, I was not.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you. I'm asking that because I have the feeling that when we are making a proposal, and I know how much it is difficult, and we work hard. I worked with SNC, and when we were making a proposal, the first reaction is certainly not to merge with the person that has won and then was discarded. The first reaction is, they have — they're not able to make it, and we'll sit at the table and we'll make the deal.

This is the normal procedure any time, I mean, you are in a bidding process, whether it's at the federal, provincial or municipal level, that once you have discarded the first one who was selected, for all sorts of reasons, because this is not abnormal that one condition is not met before you finalize the transaction.

But what I find strange is that they were not discarded, and somebody suggested somewhere that we don't know of that they should merge, and then Claridge came on. And I know that of course, they probably would have preferred to have the 100 per cent interest, but they remained the controlling interest, so of course it was better than nothing.

But, Mr. Chairman, I mean, I think we need to clarify why the standard practice, which was when you don't meet the criteria, you are excluded. Normally, you just are.

**Mr. Desmarais:** Senator, the evaluation process said they met all the criteria, and they scored the highest. That's what the letter said on December 7. They had the best overall acceptable proposal, and "acceptable" is a very key word there, that they met the criteria for acceptability of their proposal, i.e. they met all the criteria of the RFP.

**Senator Hervieux-Payette:** Providing they would meet all the conditions that remained to be solved.

**Mr. Desmarais:** Providing they met all the conditions we then subsequently imposed, because they asked for things from the government that we weren't prepared to give them.

*[Translation]*

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais ce que vous dites, et je le comprends parfaitement, c'est que six ou huit semaines après que la proposition de Paxport ait été déclarée la meilleure proposition générale, Mergeco est entrée dans le décor. Or, M. Hession dit que quelqu'un lui a téléphoné pour lui demander de créer Mergeco et de conclure certains accords. L'un d'entre vous a-t-il eu vent de ce coup de téléphone?

**M. Desmarais:** Non, madame.

**M. Rowat:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur Rowat, vous n'étiez pas en poste, si bien que ce n'est probablement pas vous qui avez téléphoné à M. Hession.

**M. Rowat:** Non, ce n'était pas moi.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Merci. Si je pose la question, c'est parce que j'ai l'impression, lorsqu'on présente une proposition, je sais combien cela est difficile, et nous travaillons fort. J'ai travaillé chez SNC et, lorsque nous faisons une proposition, notre première réaction n'était certainement pas de fusionner nos activités avec celles de la personne qui avait remporté le concours avant d'être rejetée. La première réaction était... ils ont, ils n'ont pas été à la hauteur, si bien que nous allons nous asseoir à table et emporter le morceau.

Voilà la procédure normale en tout temps, il s'agit d'une procédure d'appel d'offres, que ce soit au niveau fédéral, provincial ou municipal, lorsque le premier choix a été rejeté, pour toutes sortes de raisons, parce qu'il n'est pas anormal qu'une condition ne soit pas remplie avant que la transaction ne soit conclue.

Ce qui me paraît étrange, c'est qu'ils n'ont pas été rejetés et que quelqu'un que nous ne connaissons pas, quelque part, a laissé entendre qu'ils devraient procéder à une fusion, et c'est alors que Claridge est entrée en scène. Et je sais que, bien entendu, ils auraient probablement préféré garder pour eux la totalité du marché, mais ils conservaient le contrôle, ce qui, bien entendu, est mieux que rien.

Mais, monsieur le président, je pense que nous devons clarifier pourquoi la pratique habituelle, selon laquelle les soumissionnaires qui ne répondent pas aux critères sont exclus, ne s'est pas appliquée. Normalement, c'est le cas.

**M. Desmarais:** Sénateur, le processus d'évaluation a révélé qu'ils répondaient à tous les critères, et ce sont eux qui ont obtenu les cotes les plus élevées. C'est ce que dit la lettre du 7 décembre. Ils ont présenté la meilleure proposition générale acceptable, et, ici, «acceptable» est un mot essentiel, leur proposition répondait à tous les critères d'acceptabilité, c'est-à-dire à tous les critères énoncés dans la demande de propositions.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pour peu qu'ils répondent à toutes les conditions qui demeuraient en suspens.

**M. Desmarais:** Pour peu qu'ils répondent à toutes les conditions imposées par la suite, parce qu'ils ont adressé au gouvernement des demandes auxquelles nous n'étions pas disposés à répondre.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** So that means that if these conditions were not met —

**Mr. Desmarais:** Then we would have taken it off the table, but all those conditions were met subsequently, so.

**Senator Hervieux-Payette:** But not by Paxport. By the new company.

**Mr. Desmarais:** Based on the Paxport proposal. It was only the Paxport proposal that we were negotiating.

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah, but many of the items that we find in the — if I refer to your evaluation, many of the items that were proposed by Claridge came back more or less as a compromise to the Paxport criteria that Paxport —

**Mr. Desmarais:** There is only one that I know of, senator, and that is the use of Terminal 3 on the closure of Terminal 1. If you know of others, we would like to know about them, because that's the only one I can recall.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay.

**Senator Lynch-Staunton:** Let's be clear about that. There were no deviations from the Paxport proposal following Mergeco's entry on the scene.

**Mr. Desmarais:** There were negotiated changes to the Paxport proposal.

**Senator Lynch-Staunton:** Negotiated changes, yes, but always based on the Paxport proposal.

**Mr. Desmarais:** Always based on the Paxport proposal.

**Senator Lynch-Staunton:** That's key, and hopefully everybody has heard it. Thank you.

**The Chairman:** Now, colleagues, we were going to break at 5:30. And since I've been very generous to myself and Senator Hervieux-Payette in the time we have used, I'm going to now impose the 30-minute time limit.

**Senator Jessiman:** Thanks very much.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you.

**The Chairman:** That will take you nicely to 5:30, Senator Jessiman.

**Senator Jessiman:** I'm going to produce the copies that I'm going to refer to.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. MacDonald, I remind you that I took 30 minutes providing the fact that we had the discussion that were not part of my questions.

**Senator Jessiman:** I will distribute these pages now, then.

**Senator Gigantès:** I do not see any document number on these. What are they?

**Senator Jessiman:** They're out of the book that you have got, but I didn't expect everyone to have the book. I'll explain it. Just wait.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si ces demandes n'avaient pas été satisfaites, cela signifie donc que...

**M. Desmarais:** Que la proposition aurait été retirée de la table, mais toutes ces conditions ont par la suite été satisfaites.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais pas par Paxport. Par la nouvelle compagnie.

**M. Desmarais:** À la lumière de la proposition de Paxport. Nous ne négocions que la proposition de Paxport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui, mais nombre d'éléments figurant dans... si je me reporte à votre évaluation, bon nombre d'éléments proposés par Claridge ne constituaient ni plus ni moins qu'un compromis par rapport aux critères énoncés par Paxport et que Paxport...

**M. Desmarais:** Le seul compromis que je connaisse, sénateur, a trait à l'utilisation de l'aérogare 3 pendant la fermeture de l'aérogare 1. Si vous en connaissez d'autres, j'aimerais bien être au courant, parce que c'est le seul dont je me souviens.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Établissons les choses bien clairement. À la suite de l'entrée en scène de Mergeco, on ne s'est pas écarté de la proposition de Paxport.

**M. Desmarais:** Des modifications de la proposition de Paxport ont été négociées.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Des modifications négociées, oui, mais toujours par rapport à la proposition de Paxport.

**M. Desmarais:** Toujours par rapport à la proposition de Paxport.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Il s'agit d'un élément clé et, avec un peu de chance, tout le monde aura entendu. Je vous remercie.

**Le président:** Collègues, nous allons nous interrompre à 17 h 30. Et comme j'ai été très généreux envers le sénateur Hervieux-Payette et moi-même à l'égard du temps utilisé, je vais maintenant imposer la limite de temps de 30 minutes.

**Le sénateur Jessiman:** Merci beaucoup.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci.

**Le président:** Voilà qui vous conduira gentiment jusqu'à 17 h 30, sénateur Jessiman.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais maintenant produire les copies des documents auxquels je vais me référer.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur MacDonald, je vous rappelle que je n'aurais pris que 30 minutes si nous n'avions pas eu des discussions étrangères à mes questions.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais maintenant distribuer ces pages.

**Le sénateur Gigantès:** Aucun numéro de document n'y figure. De quoi s'agit-il?

**Le sénateur Jessiman:** Les pages sont extraites du volume que vous avez reçu, mais je ne m'attendais pas à ce que tous l'aient en main. Je vais vous expliquer. Attendez un peu.



[Texte]

**Senator Gigantès:** The document number. It must have —

**Senator Jessiman:** No, I don't think it has a document number, actually. It was outside, actually, the briefing book. It was a document that was given to us. Actually, this is photostatted so each page is — the one we received had a front page and a back page, and I found it much easier to follow if I just had a front page. I had it photostatted.

**Senator LeBreton:** It was a document that was brought the first evening by —

**Senator Jessiman:** It was a chart that was given to this committee on July 11, 1995, by Mr. Mulder.

**Senator LeBreton:** By Mr. Mulder, the deputy minister of Transport.

**Senator Jessiman:** I'm going to direct my question to Mr. Desmarais, but if Mr. Jolliffe can answer as well, because I didn't know at the time that he'd been around that long in Transport Canada, 1988. And some of this I don't think goes back any further than that.

The thing that we are going to be talking about now are the unsolicited proposals. In Mr. Nixon's report, and I've given you page 1 of it — I'm just going to read that part, and it's the third last paragraph of page 1. I've marked it as page 1. Mine was not numbered. The other pages seem to be, but page 1 was not numbered, so I've just, on the right-hand side, put a "1" there. The third last paragraph on that page says:

In September, 1989, the Matthews Group submitted an unsolicited proposal to the Government of Canada to privatize Terminals 1 and 2 at Pearson. This proposal was not accepted.

Then at page 8 of Mr. Nixon's report, it says this:

The RFP having as it did only a single stage and requiring proponents to engage in project definition as well as proposal submission and, all within a 90 day time frame, created, in my view, an enormous advantage to a proponent that had previously submitted a proposal for privatizing and developing T1 and T2. Other management and construction firms not having been involved in the maneuvering preceding the RFP had no chance to come up to speed and submit a bid in the short time permitted. With little construction and development occurring others should have been sought out and given reasonable time to participate.

Now, from reading this document, if one reads the Nixon report, one, it doesn't say explicitly that it is the only unsolicited proposal, but it's the only one he refers to. And then when he's referring on page 8, he says "a proposal", so I took from reading it that there was only one.

[Translation]

**Le sénateur Gigantès:** Le numéro de document. Il doit y avoir...

**Le sénateur Jessiman:** Non, je ne pense pas qu'il y ait eu un numéro de document. En fait, le document se trouvait à l'extérieur du cahier d'information. C'est un document qui nous a été remis. En fait, il s'agit d'une photocopie, de sorte que chaque page est... le document qu'on nous a remis était imprimé recto-verso, et je me suis rendu compte qu'il était beaucoup plus facile de suivre si un seul côté de la page était imprimé. Je l'ai donc photocopié.

**Le sénateur LeBreton:** Il s'agit d'un document qui nous a été apporté le premier soir par...

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit d'un tableau qui nous a été remis le 11 juillet 1995 par M. Mulder.

**Le sénateur LeBreton:** Par M. Mulder, le sous-ministre des Transports.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais adresser mes questions à M. Desmarais, mais M. Jolliffe pourra aussi y répondre. À l'époque, je ne savais pas qu'il était à Transports Canada depuis 1988. Et je crois que certaines de ces données ne remontent pas à une date plus reculée.

Nous allons maintenant parler des propositions non sollicitées. Dans le rapport de M. Nixon, et je vous ai remis la page 1 de ce document, je vais me contenter de lire cette partie, et il s'agit du troisième avant-dernier paragraphe de la page 1. J'ai indiqué qu'il s'agissait de la page 1. Ma copie n'était pas paginée. Les autres pages semblent l'être, mais la page 1 n'était pas numérotée, si bien que je me suis permis d'ajouter un «1» du côté droit. Au troisième paragraphe de cette page, on lit:

En septembre 1989, ce groupe présentait au gouvernement du Canada, à l'égard de la privatisation des aéroports 1 et 2, une proposition spontanée qui fut rejetée.

Puis, à la page 8 du rapport de M. Nixon, on lit:

Comme la demande de propositions ne comportait qu'une seule phase et obligeait leurs auteurs à entreprendre la définition de projet et à présenter leurs offres, le tout dans un délai de 90 jours, l'un d'entre eux s'est trouvé fortement avantagé, à mon avis, du fait qu'il avait déjà fait une proposition pour la privatisation et l'aménagement des aéroports 1 et 2. Les autres sociétés de gestion et de construction qui n'avaient pas trempé dans le magouillage antérieur à la demande de propositions n'avaient aucune chance de faire assez vite pour préparer leur offre dans le bref délai imparti. Comme les projets de construction et d'aménagement se faisaient rares, d'autres sociétés auraient dû être invitées à présenter des propositions et se voir accorder à cette fin un délai raisonnable.

Si on lit le rapport Nixon, on se rend compte que l'auteur n'affirme pas de façon explicite qu'il s'agit de la seule proposition non sollicitée, mais c'est la seule à laquelle il fait référence. Puis, à la page 8, il fait allusion à une proposition. À la lecture du document, j'ai donc tenu pour acquis qu'il n'y en avait qu'une.

[Text]

Now, I gave you also a document that was given to us by Mr. Mulder on July 11, '95, and on it here, we see in September, 1989, is the proposal to privatize T1 and T2 received from Paxport. Then we have got in July to October, 1990, it says:

Unsolicited proposal —

It doesn't say "proposals". So I'm going to ask you a question on this, if you can answer it.

— to modernize T1/T2 from: Canadian Airports Ltd., Airport Development Corporation.

My first question, is this one proposal by two companies, or is this, as far as the chart is concerned, if you know, one proposal from each of those companies?

**Mr. Desmarais:** It's one proposal from each company.

**Senator Jessiman:** And now, I should further ask, do you know who prepared this?

**Mr. Desmarais:** I believe it was prepared by my staff, sir.

**Senator Jessiman:** Your staff. Well, it's not important, but the information I have, it isn't quite correct. I want to just see if you can confirm or not. If you look at Canadian Airports, and as you know, in our binder, I should have given copies, I'm sorry I didn't, but in the binders, we also, right at the front, have the consortia. I'm sorry, I should have made copies. Tab C. And it refers to the Canadian Airports. It doesn't say "Limited", but that's the same company —

**Senator Hervieux-Payette:** Which number?

**Senator Jessiman:** It's Tab C of our briefing book, the blue book you have. I'm sorry, I should have made copies, and I forgot.

**Senator Tkachuk:** You're not drawing any conclusions.

**Senator Jessiman:** I just wanted to help the senator, and I just want Senator Hervieux-Payette to understand why we want her to tell us where they are so we can follow it. It makes it so much easier.

Anyway, Canadian Airports is the same Canadian Airports that was part of this proposal at one point. Because they were the consortia, and you've given us the breakdown, and British Airports Authority.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Right? And they withdrew after some period of time.

**Mr. Desmarais:** They withdrew I believe sometime in '92.

**Senator Jessiman:** Right. Okay. Now —

[Traduction]

Je vous ai également remis un document qui nous a été transmis par M. Mulder le 11 juillet 1995. En septembre 1989, on retrouve la proposition visant à privatiser les aéroports 1 et 2 formulée par Paxport. Puis, pour la période qui s'étend de juillet à octobre 1990, on lit:

Proposition non sollicitée...

On n'écrit pas «propositions» au pluriel. Je vais donc vous poser une question à ce propos dans l'espoir que vous pourrez y répondre.

...visant à moderniser les aéroports 1 et 2 reçue de: *Canadian Airports Ltd., Airport Development Corporation.*

Ma première question est la suivante: s'agit-il d'une proposition formulée par deux sociétés ou s'agit-il, eu égard à ce tableau, d'une proposition émanant de chacune des sociétés? Le savez-vous?

**M. Desmarais:** Il s'agit d'une proposition émanant de chacune des compagnies.

**Le sénateur Jessiman:** Et maintenant, je dois poser la question suivante: savez-vous qui a préparé le document?

**M. Desmarais:** Monsieur, je crois qu'il a été préparé par mon personnel.

**Le sénateur Jessiman:** Votre personnel. Eh bien, cela n'a pas d'importance, mais j'ai en main cette information, et cela n'est pas tout à fait juste. Je voulais simplement voir si vous pouviez confirmer ou non. Si on examine *Canadian Airports*, et, comme vous le savez, dans notre reliure, j'aurais dû distribuer des copies, je m'excuse de ne pas l'avoir fait, mais dans les reliures, nous avons aussi, au tout début, la liste des conglomérats. Je m'excuse, j'aurais dû faire des copies. Onglet C. On y fait référence à *Canadian Airports*. On ne dit pas «Limited», mais il s'agit de la même société...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quel numéro?

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit de l'onglet C de notre cahier d'information, le cahier bleu que vous avez en main. Je suis désolé, j'aurais dû faire des copies, mais j'ai oublié.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous ne tirez aucune conclusion.

**Le sénateur Jessiman:** Je voulais simplement aider le sénateur et je veux simplement que le sénateur Hervieux-Payette comprenne pourquoi nous voulons qu'elle nous donne ses références pour que nous puissions suivre. Voilà qui nous facilite beaucoup la tâche.

Quoi qu'il en soit, *Canadian Airports* est la société qui, à un moment donné, faisait partie de cette proposition. Il s'agissait du consortium, et vous nous avez donné la ventilation, et *British Airports Authority*.

**M. Desmarais:** C'est juste.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord? Et, après un certain temps, ils se sont retirés?

**M. Desmarais:** Ils se sont retirés, je crois, quelque part en 1992.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. D'accord. Maintenant...

[Texte]

**Senator Gigantès:** They didn't resubmit, did they?

**Mr. Desmarais:** No.

**Senator Jessiman:** No, they did not resubmit. You're perfectly right.

**Senator Gigantès:** The statement that the T1T2 initial submission gave T1T2 a great advantage in that 90-day period, since that other one didn't one resubmit —

**Senator Jessiman:** Is that evidence, or is that what you think you would like them to — have you got the evidence?

**Senator Gigantès:** That's what Mr. Nixon said.

**Senator Jessiman:** Oh. Oh.

**The Chairman:** Let us not talk over one another. The court reporters can't get this clear. If you want to interject, just put your hand up and ask for a supplementary, but don't interject between witnesses.

**Senator Jessiman:** I'm the one that's examining, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I understand that.

**Senator Jessiman:** Please, for goodness sake.

**Senator Gigantès:** You're interjecting all the time.

**Senator Jessiman:** For goodness sake, please. All right. We are clear on that. With the help of the senator, he says they didn't — they were part and they — you also admitted that they didn't make a proposal eventually.

Now, the next one is Airport Development Corporation. Now, that one isn't mentioned in the consortia that we were given on page — but you know and I know and now everyone will know that Airport Development Corporation was Huang & Danczkay. Right?

**Mr. Desmarais:** That's right.

**Senator Jessiman:** I've got to go back to the first one, though, because you said in this chart that it came in July of '89, and my information is it was submitted May 3, 1990, and you say July, '90.

**Mr. Desmarais:** That's correct. I didn't say particularly it was received here. It was examined here. When we looked through our files, that's where we found it, in a July file.

**Senator Jessiman:** I see.

**Mr. Desmarais:** It was probably received a bit earlier.

**Senator Jessiman:** It was May. Canadian Airports, the ones that started in the proposal, then withdrew. They are the people that had the British Airports Authority as part of them.

Then the Airport Development Corporation, which is the Huang & Danczkay who won the bid for Terminal 3, and they made an unsolicited bid, and I'm told — you say here in the chart that that was still July, between July, October, 1990. I'm told it

[Translation]

**Le sénateur Gigantès:** Ils n'ont pas présenté de nouvelle proposition, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Non, ils n'ont pas présenté de nouvelle proposition. Vous avez tout à fait raison.

**Le sénateur Gigantès:** La déclaration selon laquelle la proposition initiale pour les aérogares 1 et 2 conférerait à cette société un grand avantage au cours de cette période de 90 jours, puisque l'autre société n'a pas présenté de nouvelle proposition...

**Le sénateur Jessiman:** S'agit-il d'une preuve, ou d'une chose que vous aimeriez qu'ils... en avez-vous la preuve?

**Le sénateur Gigantès:** C'est ce que M. Nixon affirme.

**Le sénateur Jessiman:** Oh, oh!

**Le président:** Ne parlons pas tous en même temps. Les sténographes ne parviennent pas à tout bien saisir. Si vous voulez intervenir, levez la main et demandez à poser une question supplémentaire, mais n'intervenez pas entre les témoins.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, c'est à mon tour d'interroger les témoins.

**Le président:** Je le sais.

**Le sénateur Jessiman:** S'il vous plaît, pour l'amour du ciel!

**Le sénateur Gigantès:** Vous intervenez tout le temps.

**Le sénateur Jessiman:** Pour l'amour du ciel, je vous en prie. Très bien. Nous nous entendons là-dessus. Avec l'aide du sénateur, il affirme qu'ils n'ont pas... ils faisaient partie et ils... vous avez aussi admis qu'ils ont fini par ne pas présenter de proposition.

Ensuite vient *Airport Development Corporation*. Bon, celle-là n'est pas mentionnée dans le consortium qu'on nous a donné à la page... mais vous savez comme moi, et maintenant comme tout le monde, que *Airport Development Corporation* appartenait à Huang & Danczkay. N'est-ce pas?

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Je dois quand même revenir à la première, parce que vous dites dans ce tableau qu'elle a été présentée en juillet 1989, et, selon les informations que j'ai reçues, elle a été présentée le 3 mai 1990, et vous dites juillet 1990.

**M. Desmarais:** C'est exact. Je n'ai pas dit particulièrement qu'elle avait été reçue ici. Elle a été examinée ici. Lorsque nous avons consulté nos dossiers, c'est là que nous l'avons trouvée, dans un dossier du mois de juillet.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois..

**M. Desmarais:** On l'avait probablement reçue un peu plus tôt

**Le sénateur Jessiman:** C'était en mai. La société *Canadian Airports*, qui avait d'abord présenté une proposition, s'est retirée. Il s'agit d'une société dont faisait partie *British Airports Authority*.

Ensuite, la société *Airport Development Corporation*, qui appartient à Huang & Danczkay et dont la soumission pour l'aérogare 3 avait été retenue, a ensuite présenté une soumission non sollicitée, et on m'a dit... vous dites ici dans le tableau que



## [Text]

went first to Minister Martin on March 10, '89; then it went to Transport Canada on March 29, '89; and then it went to Minister Bouchard on April 19, 1989.

**Mr. Desmarais:** Again, I'll stand by my earlier statement that's it's probably in a July file in our office, but it could well have been received earlier.

**Senator Jessiman:** If you find that my information I'm giving you is incorrect, that is being supplied to me by others, and but I'd just like to — even the chart, you see, as you look at the chart, the first thing one sees in this chart, 1989, after the announcement that you're going to do new runways and some restoration work, there is the unsolicited proposal to privatize T1 by Paxport, whereas if we'd had it kind of earlier on, we would have seen in March of '89 there was this other one. I just wanted to point that out.

**Senator LeBreton:** Were those the only three?

**Senator Jessiman:** Let me, please. It's my turn.

**Senator LeBreton:** I was just wondering.

**Senator Jessiman:** No, there are others.

**Senator LeBreton:** I see.

I'm told — you can correct me if I'm wrong — that there is a fourth proposal submitted by Air Canada on May 15, 1989, to the Honourable Doug Lewis by Pierre Jeannot, president and CEO of Air Canada. Can you tell me if that's correct?

**Mr. Desmarais:** I don't recall that one, sir.

**Mr. Jolliffe:** I certainly recall that proposal, senator, yes.

**Senator Jessiman:** And I am told — I want you to confirm or otherwise — that it was for an 80-year lease and an option term. Is that correct?

**Mr. Jolliffe:** Eighty years?

**Senator Jessiman:** I'm told. They are unsolicited proposals, and I'm just being told that that was the case.

**Mr. Jolliffe:** I don't remember that part of it, but I certainly remember it was a substantial lease term. Maybe 60 years, but not 80.

**Senator Jessiman:** There was a fifth proposal submitted by Air Canada on June 1, 1990, to the Honourable Doug Lewis by Pierre Jeannot, and it was a Paxport plan to integrate Terminals 1 and 2. And my question, is that correct?

**Mr. Jolliffe:** That's a plan with Paxport, or in support of Paxport.

## [Traduction]

c'était encore en juillet, entre juillet et octobre 1990. On m'a dit que la soumission avait d'abord été présentée au ministre Martin le 10 mars 1989, qu'elle a été acheminée à Transports Canada le 29 mars 1989, puis qu'elle a été envoyée au ministre Bouchard le 19 avril 1989.

**M. Desmarais:** Encore une fois, je m'en tiendrai à ma déclaration antérieure, selon laquelle elle s'est probablement retrouvée dans un dossier du mois de juillet à notre bureau, mais qu'elle pourrait avoir été reçue plus tôt.

**Le sénateur Jessiman:** Si vous pensez que l'information que je vous donne est erronée, qu'elle m'a été fournie par d'autres et, j'aimerais simplement... même le tableau, voyez-vous, lorsqu'on regarde le tableau, la première chose qu'on voit dans ce tableau, 1989, après l'annonce selon laquelle vous aménageriez de nouvelles pistes et entreprendriez des travaux de restauration, il y a une proposition non sollicitée de privatisation de l'aérogare 1, présentée par Paxport, alors que si nous l'avions eu un peu plus tôt, nous aurions vu en mars 1989 que cette autre était là. Je voulais simplement vous le faire remarquer.

**Le sénateur LeBreton:** Y avait-il seulement ces trois-là?

**Le sénateur Jessiman:** S'il vous plaît, laissez-moi parler. C'est mon tour.

**Le sénateur LeBreton:** Je pensais à voix haute.

**Le sénateur Jessiman:** Non, il y en a d'autres.

**Le sénateur LeBreton:** Je vois.

On me dit (corrigez-moi si je me trompe) qu'une quatrième proposition a été présentée par Air Canada le 15 mai 1989; elle a été présentée à l'honorable Doug Lewis par Pierre Jeannot, président et chef de la direction d'Air Canada. Pourriez-vous me dire si c'est exact?

**M. Desmarais:** Je ne me rappelle pas, monsieur.

**M. Jolliffe:** Je me rappelle certainement cette proposition, sénateur.

**Le sénateur Jessiman:** Et on m'a dit (j'aimerais que vous le confirmiez ou que vous fassiez d'autres commentaires), que c'était pour un bail de 80 ans et une option de renouvellement. Est-ce exact?

**M. Jolliffe:** Quatre-vingts ans?

**Le sénateur Jessiman:** C'est ce qu'on m'a dit. Il s'agit de propositions non sollicitées, et on m'a dit que c'était le cas.

**M. Jolliffe:** Je ne me rappelle pas cette partie-là, mais je me rappelle très bien que la période du bail était substantielle. Peut-être 60 ans, mais pas 80.

**Le sénateur Jessiman:** Une cinquième proposition a été présentée le 1<sup>er</sup> juin 1990 à l'honorable Doug Lewis par Pierre Jeannot, d'Air Canada, et il s'agissait d'un plan de Paxport pour l'intégration des aérogares 1 et 2. Et ma question est celle-ci: est-ce exact?

**M. Jolliffe:** C'était un plan qui faisait appel à Paxport, ou qui appuyait Paxport.

[Texte]

**Senator Jessiman:** Yes. I'm told it's a proposal that was submitted by Air Canada June 1, 1990 to the Honourable Doug Lewis by Pierre Jeannot. It's a Paxport plan to integrate Terminals 1 and 2. I can give you the document number. I assume this comes from the court case, but I'm not positive.

**Mr. Desmarais:** I don't recall that document off the top either. It might be the letter of support we were talking about earlier from Air Canada on the Paxport proposal.

**Senator Jessiman:** I was thinking that too, but the point I guess that I'm making is that certainly there were — in this, we have shown that there are five unsolicited offers.

**Mr. Desmarais:** Yes. Can I go back to June 1, 1990 and one that isn't here as well is that Paxport in that realm after 1989 unsolicited did submit a second unsolicited proposal, and that —

**Senator Jessiman:** I'm sorry, I didn't quite —

**Mr. Desmarais:** Paxport did submit a second unsolicited proposal in 1990, and that's probably the one that the Air Canada letter is referring to in June 1, 1990.

**Senator Jessiman:** Okay. So that would make it six.

**Mr. Desmarais:** That would be the fifth, with Air Canada support of that.

**Senator Jessiman:** I see. All right. Now —

**Mr. Jolliffe:** Senator, maybe one other point of clarification. I think that your comment from the Nixon report that the September '89 Matthews Group — I think that was the Paxport Management Inc. proposal as distinct from Matthews Group Limited, but I think we would have to check that. That might be a slight error in identification of that proposal, unsolicited proposal of September, '89. I don't remember one from the Matthews Group Limited.

**Senator Kirby:** I think you're right.

**Mr. Jolliffe:** I think it's Paxport Management Inc.

**Senator Jessiman:** You're saying the one in '89 is Paxport what?

**Senator LeBreton:** Management Inc.

**Mr. Jolliffe:** Which would fit with the document that you have here.

**Senator Jessiman:** On the one we were given, it just says Paxport Management.

**Senator LeBreton:** Yes in other words, the Nixon report incorrectly identified it.

**Mr. Jolliffe:** Senator, I'm just trying to relate it back to this document. It would in fact match with this statement here that that was the Paxport one. I think that is the one that Mr. Nixon is referring to.

**Senator Jessiman:** Okay. He thinks it's the unsolicited one of September of '89.

**Mr. Jolliffe:** Yes.

[Translation]

**Le sénateur Jessiman:** Oui. On m'a dit que cette proposition a été présentée par Air Canada le 1<sup>er</sup> juin 1990, par Pierre Jeannot, à l'honorable Doug Lewis. Il s'agit d'un plan de Paxport pour intégrer les aérogares 1 et 2. Je peux vous donner le numéro du document. Je présume qu'il vient du dossier du tribunal, mais je n'en suis pas sûr.

**M. Desmarais:** Je ne me souviens pas d'emblée de ce document non plus. Il s'agissait peut-être de la lettre dont nous parlions plus tôt, dans laquelle Air Canada soutenait la proposition de Paxport.

**Le sénateur Jessiman:** C'est ce que je pensais aussi, mais l'argument que je veux faire valoir est certes qu'ils... ce faisant, nous avons montré qu'il y avait cinq offres non sollicitées.

**M. Desmarais:** Oui. Si nous revenons au 1<sup>er</sup> juin 1990, il y avait aussi à ce moment une offre qui n'est pas non plus mentionnée ici, après celle qu'il avait présentée en 1989, il avait envoyé une deuxième proposition non sollicitée, etc...

**Le sénateur Jessiman:** Excusez-moi, je n'ai pas...

**M. Desmarais:** Paxport a bel et bien présenté une deuxième proposition non sollicitée en 1990, et c'est probablement celle à laquelle Air Canada fait allusion dans sa lettre du 1<sup>er</sup> juin 1990.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Alors nous en aurions six.

**M. Desmarais:** Cela ferait la cinquième, avec le soutien d'Air Canada à son égard.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois. Très bien. À présent...

**M. Jolliffe:** Sénateur, permettez-moi un autre éclaircissement. Je pense que votre commentaire selon lequel, en septembre 1989, le groupe Matthews, je pense qu'il s'agissait de la proposition de *Paxport Management Inc.*, distincte de celle de *Matthews Group Limited*, mais je pense qu'il nous faudrait vérifier cela. Cela pourrait être une légère erreur d'identification de la proposition, de la proposition non sollicitée de septembre 1989. Je ne me rappelle pas en avoir vu une de *Matthews Group Limited*.

**Le sénateur Kirby:** Je pense que vous avez raison.

**M. Jolliffe:** Je pense que c'était *Paxport Management Inc.*

**Le sénateur Jessiman:** Vous dites que celle de 1989 a été présentée par Paxport quoi?

**Le sénateur LeBreton:** *Management Inc.*

**M. Jolliffe:** Ce qui serait conforme aux documents que vous avez ici.

**Le sénateur Jessiman:** Sur le document qu'on nous a remis, on voit simplement *Paxport Management*.

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi, en d'autres termes, le rapport Nixon ne l'a pas bien identifié.

**M. Jolliffe:** Sénateur, j'essaie simplement d'établir un lien avec ce document. En fait, ça confirmerait la déclaration que j'ai ici, selon laquelle il s'agissait de celle de Paxport. Je pense que c'est celle à laquelle faisait allusion M. Nixon.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Il pense que c'est l'offre non sollicitée de septembre 1989.

**M. Jolliffe:** Oui.

[Text]

**Senator Jessiman:** Actually, I thought that's what he was referring to myself anyway, so I wasn't — now, isn't it true that Airport Terminals Development Group Inc., known as ATDG, actually made a bid? That's the Claridge group.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Right. Isn't it true there was a response to the proposal by Morrison Hershfield Group, MHG?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Lynch-Staunton:** It was a non-qualifying proposal.

**Mr. Jolliffe:** There was a response.

**Senator Jessiman:** I understand they weren't qualified because they didn't put up the million dollars. Isn't that right? They didn't have the financial. But they were part of the —

**Mr. Jolliffe:** They responded.

**Senator Jessiman:** Those were two that didn't have unsolicited proposals.

**Mr. Desmarais:** You have to remember at this time, senator, that the Claridge Group is the T3 limited partnership group which was the T3 limited partnership group that formed Airport Development Corporation at that time, so it's a successor group going down the organizational trail.

**Senator Jessiman:** But they weren't part of the —

**Mr. Desmarais:** They were not part of Huang & Danczkay's unsolicited proposal, but they would have inherited the work that went into it.

**Senator Jessiman:** Later on.

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Jessiman:** Right. Now, do you know whether all these proposals were made public? Maybe I should — my understanding, and maybe you can correct me, and this is again someone has told me this, that the Paxport and the Canadian Airport, which is the one with British Airports Authority and they withdrew, were made public, and the rest were not.

**Mr. Desmarais:** I believe Paxport and Canadian Airports did make theirs public at various venues, but not — they didn't make a big splash, if you like, in terms of press releases.

**Senator Jessiman:** But the others did not?

**Senator Jessiman:** Airport Development Corporation was a very private type of corporation and didn't get splashy with the press.

**Senator Jessiman:** We are going to talk to you gentlemen tomorrow about your talking with Mr. Nixon and your meeting and your giving of reports, but in your discussions or any paper that you saw, do you know if all that information that I've just

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** En réalité, je pensais moi-même que c'était ce à quoi il faisait allusion de toute façon, alors je n'ai pas... bon; est-il vrai que *Airport Terminals Development Group Inc.*, connu sous le sigle d'ATDG, a bel et bien présenté une proposition? C'est celle du groupe Claridge.

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien. N'est-il pas vrai qu'il s'agissait d'une réaction à la proposition de *Morrison Hershfield Group*, MHG?

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Cette proposition n'était pas admissible.

**M. Jolliffe:** Il y a eu une réponse.

**Le sénateur Jessiman:** Je crois comprendre qu'elle n'était pas admissible parce que le million de dollars n'y était pas. N'est-ce pas? Ils ne satisfaisaient pas au critère de financement. Mais ils faisaient partie du...

**M. Jolliffe:** Ils ont répondu.

**Le sénateur Jessiman:** Ce sont deux soumissionnaires dont la proposition n'a pas été sollicitée.

**M. Desmarais:** N'oubliez pas, sénateur, qu'à ce moment, le groupe Claridge était la société en commandite T3, qui a elle-même formé *Airport Development Corporation* à l'époque; c'est donc un groupe qui a succédé à l'autre dans l'échelle organisationnelle.

**Le sénateur Jessiman:** Mais ils ne faisaient pas partie de...

**M. Desmarais:** Ils ne faisaient pas partie de la proposition non sollicitée de Huang & Danczkay, mais c'est à eux qu'on aurait confié le travail qui y était inscrit.

**Le sénateur Jessiman:** Plus tard.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien. À présent, savez-vous si toutes ces propositions ont été rendues publiques? Peut-être que je devrais... c'est ce que je comprends, et peut-être que vous pouvez me corriger, mais c'est encore une fois quelque chose que quelqu'un m'a dit, à savoir que Paxport et *Canadian Airports*, entité qui comprenait *British Airports Authority* et qui s'est retirée, ont vu leur proposition être publiée, alors que les autres ne l'ont pas été.

**M. Desmarais:** Je crois que Paxport et *Canadian Airports* ont rendu les leur publiques à divers endroits, mais pas... disons qu'ils n'ont pas fait un gros battage publicitaire dans la presse.

**Le sénateur Jessiman:** Mais les autres ne l'ont pas fait?

**Le sénateur Jessiman:** *Airport Development Corporation* était une société d'un genre très privé qui ne s'est pas affichée auprès de la presse.

**Le sénateur Jessiman:** Messieurs, nous vous parlerons demain de vos discussions avec M. Nixon, de votre réunion et de vos échanges de rapports, mais dans les discussions que vous avez eues et dans les documents que vous avez consultés, avez-vous pu



[Texte]

given you about these unsolicited proposals was given to Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** I could not say off the top of my head. I believe he asked me personally about the unsolicited proposal in September, '89, and I replied to that unsolicited proposal. I wasn't asked about any other ones.

**Senator Jessiman:** He didn't ask you whether there was another one?

**Mr. Desmarais:** No.

**Senator Jessiman:** So he asked if Paxport had made an unsolicited, and he didn't ask and you didn't tell him that there were others.

**Mr. Desmarais:** I didn't.

**Senator Jessiman:** Were any of the other two of you asked anything about unsolicited?

**Mr. Jolliffe:** I never spoke with Mr. Nixon.

**Mr. Rowat:** I was not asked.

**Senator Jessiman:** Mr. Chairman, 20 minutes. Not bad.

**Senator Lynch-Staunton:** How many unsolicited proposals were there?

**Senator Jessiman:** Five.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Nixon says there were?

**Senator Jessiman:** One. Because he was only told there was one.

**Senator LeBreton:** Just as a supplementary to Senator Jessiman, what happens to unsolicited proposals when they come into the department? Is there a process to deal with them, or is there an unsolicited proposals desk? What happens to them?

**Mr. Desmarais:** Those proposals would have been sent to Mr. Berigan, who was in charge of the T1T2 file at Ottawa at the time. They would have reviewed, and they were subsequently replied to. They are generally sent to the minister or the deputy minister of the day, and they would have been replied to saying, "Thanks but no thanks," in this case.

In certain instances, if there is an unsolicited proposal comes in, say for a research project, which happens quite regularly, it will be considered and could be funded in certain instances, depending on the departmental priorities.

In this instance, the department had wisely decided that unsolicited proposals wouldn't be entertained on this one.

**Senator LeBreton:** So I suppose in a lot of different government projects, an unsolicited proposal is not an unusual occurrence?

**Mr. Desmarais:** No, it isn't.

[Translation]

voir si toutes les informations que je viens de vous donner à propos des propositions non sollicitées ont été transmises à M. Nixon?

**M. Desmarais:** Je ne pourrais vous le dire comme ça. Je crois qu'il m'a demandé personnellement des informations sur la proposition non sollicitée en septembre 1989, et j'ai répondu à cette proposition non sollicitée. On ne m'a pas posé de question à propos des autres.

**Le sénateur Jessiman:** Il ne vous a pas demandé s'il y en avait une autre?

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Alors il vous a demandé si Paxport avait présenté une offre non sollicitée, et il ne vous a pas demandé s'il y en avait d'autres et vous ne lui en avez pas touché mot.

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** L'un ou l'autre de vous deux a-t-il posé des questions à propos des propositions non sollicitées?

**M. Jolliffe:** Je n'ai jamais parlé à M. Nixon.

**M. Rowat:** On ne me l'a pas demandé.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, 20 minutes, ce n'est pas mal.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Combien de propositions non sollicitées ont été présentées?

**Le sénateur Jessiman:** Cinq.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et M. Nixon disait qu'il y en avait...?

**Le sénateur Jessiman:** Une. Parce qu'on ne lui avait parlé que de celle-là.

**Le sénateur LeBreton:** J'aimerais poser une question supplémentaire au sénateur Jessiman. Qu'arrive-t-il aux propositions non sollicitées lorsqu'elles arrivent au ministère? Un processus a-t-il été établi pour leur traitement, y a-t-il un bureau pour les propositions non sollicitées? Qu'en fait-on?

**M. Desmarais:** Ces propositions auraient été envoyées à M. Berigan, qui était chargé du dossier des aéroports 1 et 2 à Ottawa à l'époque. Elles auraient été passées en revue, puis on aurait ensuite préparé une réponse. Elles auraient été envoyées au ministre ou au sous-ministre à l'époque, et ce dernier aurait envoyé une lettre de refus polie.

Dans certains cas, si une proposition non sollicitée nous est envoyée, par exemple pour un projet de recherche, ce qui se produit assez périodiquement, le dossier est étudié et peut, dans certains cas, être financé, selon les priorités ministérielles.

Dans le cas qui nous occupe, le ministère avait sagement décidé que les propositions non sollicitées ne seraient pas étudiées plus avant.

**Le sénateur LeBreton:** C'est donc dire que pour beaucoup de projets gouvernementaux différents, il arrive assez fréquemment que des propositions non sollicitées soient présentées.

**M. Desmarais:** Oui, assez souvent.

[Text]

**The Chairman:** Before I recognize Senator Kirby, Mr. Nelligan has a question.

**Mr. Nelligan:** Just following up on that question, in the material we got recently, it would appear that in the preparation of the RFP that did ultimately go out, that your staff did use the material that you had received in the unsolicited proposals to examine the various factors that you might want to put into your RFP; that not correct?

**Mr. Desmarais:** I don't believe that's correct, but I would rather contact Mr. Power who wrote the RFP, and I believe he has stated in the past that he did not use any of the unsolicited proposals in drafting that RFP, and I stand by that statement.

**Mr. Nelligan:** While we have the supper interval, I'll show you the document. It just occurs to me that there is some reference to using it as a research source. We will get that over the supper hour.

**Mr. Desmarais:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Kirby, will you call it 5:30 and then begin again as if —

**Senator Kirby:** I'm happy to call it 5:30, Mr. Chairman, right now.

**The Chairman:** Right now?

**Senator Kirby:** As I understand it, I thought what you were saying to me was rather that start a line of questioning with five minutes to go, would I call it 5:30. I'm happy to call it 5:30, and then we'll begin again at 7.

**Senator Gigantès:** I have a short one. I'm going to ask, what is the pertinence of this line of questioning, senator?

**Senator Jessiman:** You're asking me this?

**Senator Gigantès:** Yes.

**Senator Jessiman:** The purpose is, as I said at the outset, from reading Mr. Nixon's report, I read it as if there was — that he assumed there was only one unsolicited proposal. He was saying — and if that's the only one he knew about, the only one he asked about, that's the only information he had, he came to the conclusion, wrongly, I suggest, that they being the only ones that had an unsolicited proposal, they had a great advantage over all the others.

Well, the actual players, the actual players ended up and some that makes unsolicited proposals didn't make a proposal. Others that hadn't made a proposal. Some withdrew. But the point, there were five in total. If he'd known that, would he have come to that conclusion. I would hope not.

**Senator Gigantès:** Thank you for this answer.

Of those who made unsolicited proposals, how many responded to the request for proposals?

[Traduction]

**Le président:** Avant que je ne donne la parole au sénateur Kirby, M. Nelligan souhaite poser une question.

**M. Nelligan:** Pour faire suite à cette question, dans les documents que nous avons reçus récemment, il semblerait que, à l'étape de préparation de la DDP qui a en bout de ligne été publiée, votre personnel ait utilisé des documents que vous aviez reçus dans des propositions non sollicitées afin d'examiner les divers facteurs que vous pourriez souhaiter inclure dans votre DDP; est-ce exact?

**M. Desmarais:** Je ne crois pas que cela le soit, mais je communiquerai avec M. Power, qui a rédigé la DDP; je crois qu'il a déjà dit dans le passé ne pas avoir utilisé quoi que ce soit des propositions non sollicitées pour rédiger sa DDP, et je m'en tiens à sa déclaration.

**M. Nelligan:** Lorsque nous suspendrons la séance pour le souper, je vous montrerai le document. Je viens tout juste de me rappeler qu'on y fait allusion à l'utilisation des documents à des fins de recherche. Nous passerons la question en revue durant l'heure du souper.

**M. Desmarais:** Merci.

**Le président:** Sénateur Kirby, direz-vous qu'il est 17 h 30, puis nous reprendrons comme si...

**Le sénateur Kirby:** Je suis heureux de dire qu'il est 17 h 30, monsieur le président, dès maintenant.

**Le président:** Dès maintenant?

**Le sénateur Kirby:** D'après ce que j'ai compris, je pensais que ce que vous disiez, c'était que plutôt que de commencer une série de questions avec cinq minutes qui restent, est-ce que je dirais qu'il est 17 h 30. Je suis heureux de dire qu'il est 17 h 30, et que nous recommencerons à 19 h.

**Le sénateur Gigantès:** Une question rapide. Je vous demanderais, sénateur, en quoi votre série de questions est pertinente?

**Le sénateur Jessiman:** Vous me demandez cela à moi?

**Le sénateur Gigantès:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Comme je l'ai dit au départ, d'après ce que j'ai lu dans le rapport de M. Nixon, je l'ai interprété comme s'il y avait... qu'il avait présumé qu'il n'y avait eu qu'une proposition non sollicitée. Il disait... et que c'était la seule dont il avait eu connaissance, la seule au sujet de laquelle il s'est informé, alors c'est la seule information qu'il a eue, et il est venu à la conclusion, à tort, selon moi, que puisqu'ils étaient les seuls à avoir présenté une proposition non sollicitée, ils avaient un énorme avantage sur tous les autres.

Eh bien, ceux qui ont présenté une proposition en bonne et due forme ont fini par le faire, et ceux qui ont présenté une proposition non sollicitée n'en ont pas présenté une. D'autres n'avaient pas présenté de proposition. Certains se sont retirés. Mais l'argument, c'est qu'il y en avait cinq au total. S'il avait su cela, en serait-il venu à cette conclusion? J'espère que non.

**Le sénateur Gigantès:** Merci de votre réponse.

Parmi ceux qui ont présenté des propositions non sollicitées, combien ont répondu à la demande de propositions?

[Texte]

**Mr. Jolliffe:** There were three respondents to the request for proposals, only one of whom had made an unsolicited proposal, which was Paxport.

**Senator Gigantès:** So there were three respondents to the request for proposals, and only one —

**Mr. Jolliffe:** I think we're both saying the same thing, except that the line follows from Airports Development Corporation, who had been taken over by ATDG, so their knowledge and material from that source ended up in the ATDG proposal. So one could say that two of the unsolicited proposals actually ended up being respondents to the RFP.

**Mr. Desmarais:** I just wanted to clarify that the Paxport Group that submitted the unsolicited proposal in September, '89 was not the Paxport group that bid. They were a different consortium. The only group that was the same was the Matthews Group.

**Senator Gigantès:** Wasn't Mr. Matthews connected with Paxport?

**Mr. Desmarais:** Yes, both proposals, but —

**Senator Gigantès:** Okay. Hold on a minute. As I understand what you're saying, it is that this business of how many made unsolicited proposals is hardly very relevant because Mr. Nixon says that only one, really, of those who made proposals had made an unsolicited proposal before and therefore had had time to prepare and had a better start than the others.

**Mr. Desmarais:** That's an opinion of Mr. Nixon. I can't comment on it.

**Senator Gigantès:** You can't comment on that, but did others who submitted bids have the advantage of having made a unsolicited proposal before?

**Mr. Desmarais:** We believe that Airports Terminal Development Group, which was the successor of Airport Development Corporation, controlled by difficult people, had some benefit of an unsolicited proposal.

**Senator Gigantès:** Controlled by different people.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Gigantès:** So it was not the same firm.

**Mr. Desmarais:** That's correct. But as I just mentioned, the Paxport group submitting the unsolicited proposal and the Paxport group bidding is not necessarily controlled by the same person.

**Senator Gigantès:** But Mr. Matthews —

**Mr. Desmarais:** Is common to both, and so is Lockheed and ADC, which is Airport Development Corporation, and ATDG, which is Airport Terminal Development Group, although not the controlling shareholder.

[Translation]

**M. Jolliffe:** Trois entreprises ont répondu à la demande de propositions, dont une seule avait présenté une proposition non sollicitée, à savoir Paxport.

**Le sénateur Gigantès:** Ainsi, trois sociétés ont répondu à la demande de propositions, et une seule...

**M. Jolliffe:** Je pense que nous disons tous deux la même chose, sauf que *Airport Development Corporation*, qui a été reprise par ATDG, était au sommet de la hiérarchie, ce qui fait que leur connaissance et les documents qui proviennent de cette source se sont retrouvés dans la proposition d'ATDG. Ainsi, on pourrait dire que deux des propositions non sollicitées ont bel et bien fini par se retrouver dans les propositions qui ont été présentées à la suite de la DDP.

**M. Desmarais:** Je veux simplement souligner que le groupe Paxport qui a présenté la proposition non sollicitée en septembre 1989 n'était pas le groupe Paxport qui a présenté la soumission. Il s'agit d'un consortium différent. Le seul groupe présent aux deux occasions était le groupe Matthews.

**Le sénateur Gigantès:** M. Matthews n'était-il pas en relation avec Paxport?

**M. Desmarais:** Oui, les deux propositions, mais...

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Un instant. Si je comprends ce que vous dites, cette affaire du nombre de sociétés qui ont présenté une proposition non sollicitée n'a pas une grande pertinence puisque M. Nixon dit que, en réalité, une seule de celles qui ont présenté une proposition avait présenté une proposition non sollicitée auparavant et avait de ce fait eu du temps pour se préparer et jouissait d'une avance sur les autres.

**M. Desmarais:** C'est l'opinion de M. Nixon. Je ne peux faire de commentaire là-dessus.

**Le sénateur Gigantès:** Vous ne pouvez faire de commentaire là-dessus, mais les autres qui avaient présenté une proposition avaient-ils tiré avantage d'avoir présenté une proposition non sollicitée auparavant?

**M. Desmarais:** Nous croyons que *Airports Terminal Development Group*, qui a succédé à *Airport Development Corporation*, laquelle était contrôlée par des personnes difficiles, avait quelque peu profité du fait qu'elle avait présenté une proposition non sollicitée.

**Le sénateur Gigantès:** Contrôlée par des gens différents.

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Gigantès:** Ainsi, ce n'était pas la même entreprise.

**M. Desmarais:** C'est exact. Mais, comme je viens tout juste de le dire, le groupe Paxport qui a présenté la proposition non sollicitée et le groupe Paxport qui a présenté une soumission en bonne et due forme ne sont pas nécessairement contrôlés par la même personne.

**Le sénateur Gigantès:** Mais M. Matthews...

**M. Desmarais:** Est relié aux deux, tout comme Lockheed et ADC, qui est *Airport Development Corporation*, et ATDG, qui est *Airport Terminal Development Group*, mais qui n'était pas actionnaire majoritaire.



## [Text]

**Senator Gigantès:** Thank you.

**Mr. Nelligan:** Mr. Jolliffe has the document I referred to.

**Mr. Desmarais:** Thank you. I'll have a look at it and get to you after supper.

**Mr. Nelligan:** Look at it over the supper hour.

**The Chairman:** We'll adjourn until 7 o'clock.

The committee adjourned until 7:00 p.m.

Ottawa, Tuesday, August 15, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 7:00 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Order, please.

Just a couple of quick announcements. I would like to advise the committee that we will meet at 9 a.m. from now on. Wherever it says 9:30 in the morning, like Wednesdays and Thursdays, please read it as 9:00. I think we agreed on that.

**Senator Kirby:** That's fine.

**The Chairman:** That's the first point.

Secondly, perhaps senators could respect the microphones and move as closely as possible to the microphones when you are speaking, because the court reporters have difficulty.

I apologize if I showed some impatience with regard to the interjections of senators, except that the court reporters can't get it. So if you could just raise your hand quickly, I will try to arrange a supplementary, but don't have the debate between senators. We have witnesses here who can answer questions. So let's try to do it that way. That is just to keep things flowing a little bit more smoothly.

Now, when we adjourned for supper, Senator Kirby was about to start an examination of the witnesses. The 30-minute time frame for the first round is now in force. So away you go, Michael.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. We get more than one round, so we're okay.

I wonder if I can just clear up a couple of things — I was about to say this morning, but I guess it was this afternoon — and then I want to move on to some specific issues.

First, Mr. Rowat, I want to make sure I understood correctly your comments on the statement that due process had been handled each step of the way or roughly like that. Your definition of "due process" was, as I recall, that ministers had approved

## [Traduction]

**Le sénateur Gigantès:** Merci.

**M. Nelligan:** M. Jolliffe a le document auquel j'ai fait allusion.

**M. Desmarais:** Merci. J'y jetterai un coup d'oeil et je vous en parlerai après le souper.

**M. Nelligan:** Consultez-le pendant l'heure du souper.

**Le président:** Nous allons suspendre les travaux jusqu'à 19 h.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 19 h.

Ottawa, le mardi 15 août 1995

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 19 h, pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la mise en valeur et l'exploitation des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Un ou deux messages rapides. J'aimerais aviser les membres du comité que, désormais, les réunions commenceront à 9 h. Alors partout où c'est inscrit 9 h 30, comme les mercredis et jeudis, ce sera 9 h. Je pense que nous nous étions entendus là-dessus.

**Le sénateur Kirby:** Parfait.

**Le président:** C'est le premier point.

Deuxièmement, je demanderais aux sénateurs de parler dans le micro et de s'en approcher le plus possible lorsqu'ils parlent, parce que les sténographes ont de la difficulté à les entendre.

Je m'excuse d'avoir manifesté un peu d'impatience face aux interventions des sénateurs, mais les sténographes ne peuvent les entendre. Alors si vous voulez bien lever la main, je tenterai de vous permettre de poser des questions supplémentaires, mais je vous prierais, sénateurs, de ne pas faire un débat entre vous. Les témoins ici présents peuvent répondre aux questions. Alors essayons de fonctionner de cette façon. Cela nous permettra d'assouplir un peu le rythme du débat.

Lorsque nous avons suspendu les travaux pour le souper, le sénateur Kirby était sur le point de commencer à interroger les témoins. La période de 30 minutes pour la première série de questions commence à courir. Alors, Michael, à vous la parole.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Nous aurons plus d'une série de questions, alors tout va bien.

J'aimerais préciser une ou deux choses (j'allais dire ce matin, mais je devrais dire ce soir), après quoi, je passerai à des questions particulières.

Tout d'abord, monsieur Rowat, j'aimerais m'assurer d'avoir bien compris vos commentaires sur la déclaration selon laquelle la procédure régulière a été appliquée à chaque étape ou à peu près. Si je me rappelle bien, votre définition de «procédure régulière»

[Texte]

each step of the process as you went through it. Am I correct that that was your definition of "due process"?

**Mr. William Rowat, Deputy Minister, Fisheries and Oceans Canada:** At various important junctures.

**Senator Kirby:** Right. Therefore your definition of "due process" is essentially that the appropriate political approval was given at each step and is not really a comment on the process itself. It's a comment on the fact that at each step, it was politically agreed to; is that correct? Like, you're not giving an abstract assessment of the process. What you're saying is that each step of the process, politicians agreed to it. That, by definition, makes it due process.

**Mr. Rowat:** No. Perhaps let me phrase it a different way.

From my perspective and certainly during my regime on this file, "due process" means that ministers give direction on specific items and officials take those directions. Where a minister feels that for whatever appropriate reasons he needs broader direction from his colleagues, because it crosses the lines into someone else's bailiwick financially, or if there's a certain politically or regionally sensitive issue that needs to be dealt with in a broader forum, then it is due process that he seeks the concurrence of ministers on the particular issues.

**Senator Kirby:** Right, and as long as ministers give direction, that constitutes due process. That's not an assessment on your part as to whether that direction is the right direction.

**Mr. Rowat:** That's right.

**Senator Kirby:** I wanted to make that clear.

**Mr. Rowat:** Exactly.

**Senator Kirby:** The second point, just to clarify because I'm puzzled a bit, is that I understood exactly what you said as to why there was no termination clause, and yet I'm puzzled because if I read the evidence that Mr. Hession gave before the House committee — here I'm referring to House of Commons Transport Committee hearings on Bill C-22, issue number 7, page 7:19 in the bottom left-hand corner. I'll just read it.

I'm sorry. I didn't have time to get this photocopied, but I'm happy to give it to the members opposite. I just want to read you two statements from Mr. Hession, who as you remember was a former Deputy Minister of Public Works.

Mr. Chairman, the normal practice to this day by the contracting authority of the Government of Canada is to include in its contracts clauses to do with termination for

[Translation]

était que les ministres avaient approuvé chaque étape du processus à mesure que celui-ci se déroulait. Est-ce bien là votre définition de «procédure régulière»?

**M. William Rowat, sous-ministre, Pêches et Océans Canada:** À diverses étapes importantes.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Par conséquent, votre définition de «procédure régulière» est essentiellement qu'une approbation politique appropriée a été donnée à chaque étape; il ne s'agit pas en réalité d'un commentaire sur la procédure proprement dite. C'est un commentaire sur le fait qu'une approbation politique est donnée à chaque étape, n'est-ce pas? Vous ne donnez pas simplement une évaluation abstraite du processus. Ce que vous dites, c'est que les politiciens ont autorisé chaque étape du processus. Par définition, c'est cela qui fait une procédure régulière.

**M. Rowat:** Non. Permettez-moi de le formuler de façon différente.

De mon point de vue, et certainement durant le temps où je me suis occupé de ce dossier, on entendait par «procédure régulière» le fait que le ministre donne une orientation sur des questions particulières et que les fonctionnaires suivent ces orientations. Lorsqu'un ministre a l'impression que, pour une raison ou pour une autre, il doit obtenir une directive plus générale de ses collègues, parce qu'il empiète sur les plates-bandes financières de quelqu'un d'autre, ou qu'une question particulièrement délicate sur le plan politique ou régional doit être abordée sur une tribune plus générale, alors la procédure régulière exigera qu'il cherche à obtenir l'accord des ministres sur les enjeux en question.

**Le sénateur Kirby:** C'est exact, et tant et aussi longtemps que les ministres donnent une orientation, ça constitue une procédure régulière. Il ne s'agit pas d'une évaluation de votre part quant au fait que l'orientation soit bonne ou non.

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Je voulais préciser ce point.

**M. Rowat:** Exactement.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais éclaircir une deuxième chose, parce qu'elle m'embête un peu. J'ai compris exactement ce que vous avez dit quant à la raison pour laquelle il n'y avait pas de clause de résiliation, et pourtant cela m'embête, parce que, dans le témoignage que M. Hession a fait devant le comité de la Chambre, je parle des audiences du comité des transports de la Chambre des communes au sujet du projet de loi C-22, fascicule numéro 7, page 7:19, en bas à droite. Je vais vous lire le passage.

Je suis désolé. Je n'ai pas eu le temps de le faire photocopier, mais je serais heureux de le remettre aux sénateurs en face de moi. Je veux simplement vous lire les deux déclarations de M. Hession, qui, vous vous le rappellerez, était sous-ministre des Travaux publics.

Monsieur le président, la pratique normale des instances du gouvernement responsables des marchés de l'État, c'est d'inclure dans leurs contrats des clauses prévoyant la

[Text]

convenience wherein the Crown, for whatever reason, decides it doesn't wish to proceed with a contract.

Then he goes on to say:

...in normal times and normal contracts there would be a termination for provision —

I guess you made it sound, as I understood what you said this afternoon, that a termination provision was not normal in the case of a lease. Yet when you read Mr. Hession's comments, it seems that from his comments, at least, he was not referring to this contract. He was referring to his days as the Deputy Minister of Public Works.

**The Chairman:** Supply and Services.

**Senator Kirby:** Supply and Services. I'm sorry, Mr. Chairman. A termination clause was a normal thing to be included in any contract. I wonder if you could explain to us why the two of you seem to differ on that particular point?

**Mr. Rowat:** What I can say is that the advice that we have or had at the time was that under leasing arrangements because of special circumstances with respect to the lessor and mortgagors, that it was not normal circumstances for the leasing of property.

I suspect what Mr. Hession was referring to was standard government contracts for goods and services. Beyond that, I would probably have to rely on expert advice from Treasury Board or somewhere else. John might have a fuller answer.

**Mr. John Desmarais, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Airports Group:** Just listening to his description there, he uses "contracts" and "contracting authority". Contracting authority and lease authority are two different things in the government. Leasing is governed by the Bureau of Real Property Management, whereas major procurement is usually governed by the Department of Supply and Services. It's major procurement contracts that normally have the cancellation provisions, cancellation for convenience, not the lease provisions, which are done under the Bureau of Real Property Management.

**Senator Kirby:** Yet, Mr. Rowat, when we had the discussion last week about the written orders you had requested before signing the contract some 18-odd days before the election, why did you request those written orders? I want to get back to this in the context of the termination clause, but why did you request those written orders or in fact to whom did you request those written orders?

**Mr. Rowat:** Is this tied to your previous question?

**Senator Kirby:** It will be in a minute, because I want to come back on the termination clause question. First, did you in fact request Ms Bourgon to give you an explicit written order?

[Traduction]

résiliation pour des raisons de commodité en vertu desquelles la Couronne, pour quelque raison que ce soit, peut décider de résilier le contrat.

Il poursuit en disant:

...en temps normal et dans les contrats normaux, il y aurait eu une clause prévoyant la résiliation pour...

Si je comprends ce que vous avez dit cet après-midi, je pense que vous avez bien précisé qu'une disposition de résiliation n'était habituellement pas incluse dans un bail. Pourtant, lorsqu'on lit les commentaires de M. Hession, il semble qu'il ne faisait pas allusion à ce contrat précisément. Il parlait des jours où il était sous-ministre des Travaux publics.

**Le président:** Approvisionnement et Services.

**Le sénateur Kirby:** Approvisionnements et services. Excusez-moi, Monsieur le président. Une clause de résiliation est une disposition courante de tout contrat. Je me demande si vous pourriez nous expliquer pourquoi vos opinions divergent sur ce point particulier?

**M. Rowat:** Ce que je peux dire, c'est que selon l'avis que nous avons obtenu à l'époque, en vertu des ententes de location, parce qu'il s'agissait d'une situation particulière en ce qui touche le locataire et le prêteur hypothécaire, cela ne se faisait habituellement pas pour la location d'une propriété.

D'après moi, M. Hession faisait allusion aux contrats habituellement conclus par le gouvernement pour l'achat de biens et de services. Si ce n'est pas le cas, je devrais probablement demander l'avis des experts du Conseil du Trésor ou d'ailleurs. John pourrait vous donner une réponse plus complète.

**M. John Desmarais, conseiller principal du sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports:** J'écoute sa description, et je vois qu'il utilise les termes «contrats» et «instances responsables des marchés». Les instances responsables des marchés et le pouvoir de location sont deux choses différentes au gouvernement. La location est régie par le Bureau de gestion des biens immobiliers, tandis que les grandes acquisitions sont habituellement régies par le ministère des Approvisionnement et Services. Ce sont les importants contrats d'approvisionnement qui contiennent en temps normal les dispositions de résiliation, de résiliation pour des raisons de commodité, et pas les dispositions de location, qui sont faites sous l'autorité du Bureau de gestion des biens immobiliers.

**Le sénateur Kirby:** Pourtant, monsieur Rowat, lorsque nous avons parlé la semaine dernière des directives écrites que vous avez demandées avant de signer le contrat quelque 18 jours avant l'élection, peut-on savoir pourquoi vous avez demandé ces directives écrites? Je veux revenir sur le sujet en parlant de la clause de résiliation, mais j'aimerais savoir pourquoi vous avez demandé ces directives écrites ou, en fait, à qui vous les avez demandées?

**M. Rowat:** Y a-t-il un lien avec la question précédente?

**Le sénateur Kirby:** Il y en aura un dans un instant, parce que je veux revenir à la question de la clause de résiliation. Tout d'abord, avez-vous vraiment demandé à Mme Bourgon de vous donner des directives explicites par écrit?



[Texte]

**Mr. Rowat:** Yes. As I testified at the earlier occasion, I did speak to Ms Bourgon and requested some explicit direction.

**Senator Kirby:** In writing, obviously.

**Mr. Rowat:** Pardon?

**Senator Kirby:** You obviously asked for it in writing.

**Mr. Rowat:** Yes. I indicated that I would prefer it in writing.

I think, as I indicated earlier, it was a sensitive situation. It was, as you say, during an election, number one; number two, the file had become extremely contentious during that particular period. As I recall, I was just coming off a vacation and had only realized how contentious it had become in those early days in October.

**Senator Kirby:** So you asked her to give you explicit direction.

**Mr. Rowat:** Yes. I asked her — I told her what I considered to be a very sensitive situation, and she felt, and I concurred with her, that it was a circumstance where we should seek some very explicit direction. She subsequently spoke to Glen Shortliffe, who was then Clerk of the Privy Council, and concluded that — I'm assuming. You will have to talk to her about that.

**Senator Kirby:** That's right. Then given your comment that, as I think you said, it had become a controversial issue — “sensitive”, I guess, was the word you used a minute ago — did you give no consideration at that point in time to introducing a termination clause of some kind since it would appear that there was at least some doubt as to what would happen to the contract after the election?

**Mr. Rowat:** No. No, I didn't.

**Senator Kirby:** It was never discussed?

**Mr. Rowat:** No.

**Senator Kirby:** You never discussed it at any meeting with any officials at all?

**Mr. Rowat:** During that period?

**Senator Kirby:** Yeah, or during the period of, let's say, the three weeks leading up to the signing or something like that?

**Mr. Rowat:** No. At that point, it hadn't become that contentious a file, but by late September or early October, it had clearly become a very contentious file.

**Senator Kirby:** Before you'd signed it?

**Mr. Rowat:** Before — yes — okay, let me back up.

You will recall in my opening statement I indicated that on Sunday, the 3rd, the arrangement had been signed by Mergeco or Pearson Development Corporation at that point. The following day on the 4th, on Monday, the 4th, it had been signed by Minister Corbeil, and then the documents were put into escrow so that what I was doing on the 7th was releasing the documents.

[Translation]

**M. Rowat:** Oui. Comme je l'ai déjà dit dans un témoignage antérieur, j'ai parlé à Mme Bourgon et je lui ai demandé des directives explicites.

**Le sénateur Kirby:** Par écrit, manifestement.

**M. Rowat:** Pardon?

**Le sénateur Kirby:** Vous avez manifestement demandé qu'elle vous les donne par écrit.

**M. Rowat:** Oui. Je lui ai dit que je préférerais qu'elles me soient données par écrit.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, je crois qu'il s'agissait d'une situation délicate. Tout d'abord, comme vous l'avez dit, c'était durant une élection; ensuite, le dossier était devenu extrêmement litigieux au cours de cette période particulière. Je me rappelle avoir réalisé, tout juste après mon retour de vacances, à quel point la question était devenue litigieuse en ces premiers jours du mois d'octobre.

**Le sénateur Kirby:** Alors vous lui avez demandé des directives explicites.

**M. Rowat:** Oui. Je lui ai demandé... je lui ai dit que je considérais qu'il s'agissait d'une situation très délicate, et elle m'a dit que c'était une situation où nous devrions chercher à obtenir des directives très explicites. J'étais d'accord avec elle. Elle a par la suite parlé à Glen Shortliffe, alors greffier du Conseil privé, et elle a conclu que... je m'aventure en terrain inconnu. Vous devriez lui poser la question.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Comme vous avez dit, je crois, qu'il s'agissait d'une situation controversée (je crois que vous avez utilisé le mot «délicate», il y a un instant), n'avez-vous pas envisagé à un certain moment de prévoir une clause de résiliation quelconque puisqu'il semble qu'il subsistait quand même un certain doute quant à ce qui arriverait au contrat après l'élection?

**M. Rowat:** Non. Non je ne l'ai pas fait.

**Le sénateur Kirby:** Vous n'avez jamais parlé de le faire?

**M. Rowat:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Vous n'en avez absolument jamais parlé dans une réunion avec des représentants officiels?

**M. Rowat:** Durant cette période?

**Le sénateur Kirby:** Oui, ou durant la période, disons, durant les trois semaines qui ont précédé la signature du contrat, environ?

**M. Rowat:** Non. À ce moment-là, le dossier n'était pas si litigieux, mais fin septembre ou début octobre, il l'était devenu très manifestement.

**Le sénateur Kirby:** Avant que vous y mettiez votre signature?

**M. Rowat:** Avant, oui, d'accord, je vais revenir en arrière.

Vous vous rappelez que, dans ma déclaration liminaire, j'ai mentionné que le dimanche, le 3 du mois, l'entente avait été signée par Mergeco ou *Pearson Development Corporation*. Le lendemain, soit le lundi 4, le ministre Corbeil l'a signée, et les documents ont été déposés en mains tierces, de façon que, le 7, je puisse exécuter les documents.

[Text]

**Senator Kirby:** Why were they put into escrow?

**Mr. Rowat:** Because certain conditions precedent had to be confirmed. Like, had they actually — did they have the \$61 million available? Had it been banked? And so on. So it was up to the lawyers and to us to confirm that those conditions precedent had been met before the actual release of the documents.

**Senator Kirby:** So, in fact, the original signing some four days before or three days before had not involved you. It had been signed by Minister Corbeil; is that right?

**Mr. Rowat:** Exactly.

**Senator Kirby:** Can I ask you some questions about the creation of Mergeco? I understand somebody asked you earlier today whether or not you were the official that Mr. Hession referred to. Obviously you weren't because, one, you said you weren't, and two, and you weren't in Transport at the time in any event. That question was asked to all three of you; am I correct?

**Mr. Desmarais:** Correct.

**Senator Kirby:** But you were in the PCO on the file. When did you first hear about Mergeco, or at least the suggestion being that the two bidders ought to get together or were considering getting together or however you want to phrase it?

**Mr. Rowat:** I had a discussion with Ran Quail in late January on the file, as I would do every once in a while.

**Senator Kirby:** For the record, Ran Quail at that time was still Associate Deputy Minister of Finance; is that correct?

**Mr. Rowat:** Associate Deputy Minister of Transport.

**Senator Kirby:** Transport. I'm sorry.

**Mr. Rowat:** And he was the chief negotiator on the file at that point.

**Senator Kirby:** Right.

**Mr. Rowat:** So as a general practice, I and the staff officer I had working for me would stay in touch with him regularly. During late January, in a call to him, he informed me that the two had actually pulled together and were proposing to put together a proposal.

**Senator Kirby:** So if this was late January — because according to Mr. Hession, the phone call to him to suggest that the two sides should get together was some three or four days after the announcement in mid-December. So this was a month later or six weeks later.

**Mr. Rowat:** Exactly.

**Senator Kirby:** And you didn't know that this was happening up until then?

**Mr. Rowat:** No.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi ont-ils été déposés en mains tierces?

**M. Rowat:** Parce que certaines conditions préalables devaient être confirmées. Par exemple, avaient-ils vraiment... avaient-ils accès aux 61 millions de dollars? La somme avait-elle été déposée en banque? Et ainsi de suite. Alors nous devions, avec les avocats, confirmer que les conditions préalables avaient été remplies avant l'exécution proprement dite des documents.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, en fait, vous n'avez pas participé à la séance de signature initiale quelque trois ou quatre jours auparavant. C'est le ministre Corbeil qui avait signé, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Exactement.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous poser quelques questions à propos de la création de Mergeco? Je crois savoir que quelqu'un vous a demandé plus tôt aujourd'hui si vous étiez ou non le représentant officiel auquel M. Hession avait fait allusion. Manifestement, ce n'était pas vous, parce que, de un, vous avez affirmé que ce n'était pas vous, et de deux, vous n'étiez pas au ministère des Transports à l'époque, de toute façon. Cette question a été posée aux trois d'entre vous, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Mais vous représentiez le Bureau du Conseil privé dans le dossier. Quand avez-vous entendu parler de Mergeco pour la première fois, ou, à tout le moins, quand avez-vous entendu parler du fait que deux soumissionnaires s'uniraient ou qu'ils considéraient de le faire ou quelque chose d'approchant?

**M. Rowat:** J'ai discuté du dossier avec Ran Quail à la fin de janvier; je le faisais de temps à autre.

**Le sénateur Kirby:** Aux fins du compte rendu, Ran Quail était toujours à l'époque sous-ministre associé des Finances, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Sous-ministre associé des Transports.

**Le sénateur Kirby:** Des Transports. Excusez-moi.

**M. Rowat:** Et il était négociateur en chef au dossier à l'époque.

**Le sénateur Kirby:** C'est vrai.

**M. Rowat:** De façon générale, mon subalterne et moi communiquions avec lui régulièrement. Je lui ai téléphoné à la fin de janvier, et il m'a informé que les deux sociétés avaient effectivement fusionné et qu'elles avaient l'intention de présenter ensemble une proposition.

**Le sénateur Kirby:** Alors, si c'était à la fin de janvier... parce que, à en croire de M. Hession, l'appel téléphonique qu'il a reçu lui donnait à penser que les deux parties devaient s'unir quelque trois ou quatre jours après l'annonce, à la mi-décembre. C'est donc un mois plus tard, six semaines, pour être plus précis.

**M. Rowat:** Exactement.

**Le sénateur Kirby:** Et, avant ce moment, vous ne saviez pas que cela se produisait?

**M. Rowat:** Non.

[Texte]

**Senator Kirby:** Hadn't been at any discussions where this was taking place?

**Mr. Rowat:** No.

**Senator Kirby:** As a senior public servant, had you been in the Department of Transport — I understand you weren't — would it have occurred to you as an experienced senior official that maybe the solution, two or three days after the best overall available proposal has been announced, was to phone the proponents and suggest that the two of them team up? Does that strike you as a normal practice that a senior official would make that phone call?

**Mr. Rowat:** I don't know what the circumstances were at the time, so I really can't comment. I don't know who the senior official was.

**Senator Kirby:** No, I don't know who the senior official was either.

Can you conceive of a circumstance in which you would have made that phone call had you been a senior official in Transport, I mean assuming you would not have been ordered to do so by somebody?

**Mr. Rowat:** Well, it is a bit of a hypothetical question to me, so — no, I don't think at this moment I can really respond to what those circumstances would be.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Jolliffe:** when did you first become aware that the two sides were going to get together?

**Mr. Keith Jolliffe, Financial Advisor, Air Navigation System Commercialization Project, Aviation Group:** I was made aware by Mr. Ran Quail — I think it was on January 18, but it was around that time — of a meeting at eight o'clock in the morning somewhere in Ottawa. I got a debriefing from that meeting, and I made notes to the file to that effect. We had also received a document which explained the Mergeco proposal.

**Senator Kirby:** You got the document from whom?

**Mr. Jolliffe:** From Mr. Quail, a document which explained the Mergeco situation as it was at that time, which was embryonic, for us to look through. It was held under very tight confidence on a very strict need-to-know basis.

**The Chairman:** Senator Kirby, would you permit a supplementary?

**Senator Kirby:** Absolutely.

**Senator Lynch-Staunton:** Just to get back to the October 7th date, may I be allowed to ask Mr. Rowat who determined that date?

**Senator Kirby:** Sorry. October the 7th was on the date on which —

**Senator Lynch-Staunton:** October 7th, yeah. You were asking questions about it.

**Senator Kirby:** I hadn't mentioned the precise date.

Go ahead.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Vous n'aviez pas assisté à des discussions où on en parlait?

**M. Rowat:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Vous êtes fonctionnaire. Si vous aviez été au ministère des Transports (je sais que vous ne l'avez pas été), mais n'auriez-vous pas pensé, avec toute votre expérience de haut fonctionnaire, que la solution, deux ou trois jours après que la meilleure offre globale eut été annoncée, consistait à téléphoner aux deux promoteurs et à leur suggérer de faire équipe? Un haut fonctionnaire qui aurait fait ce genre d'appel téléphonique aurait-il dérogé à la pratique habituelle?

**M. Rowat:** Je ne sais ce qu'était la situation à l'époque, alors je ne peux vraiment pas faire de commentaire. Je ne sais pas qui était le haut fonctionnaire.

**Le sénateur Kirby:** Non, je ne sais pas qui était le haut fonctionnaire non plus.

Pouvez-vous imaginer une situation où vous auriez fait cet appel téléphonique si vous aviez été haut fonctionnaire aux Transports, je veux dire si l'on présume que personne ne vous aurait ordonné de le faire?

**M. Rowat:** Eh bien, c'est un peu une question hypothétique, alors, non, je ne pense pas que je peux vraiment, en ce moment, vous dire comment j'aurais réagi.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

Monsieur Jolliffe, quand avez-vous appris pour la première fois que les deux parties allaient s'unir?

**M. Keith Jolliffe, conseiller financier, projet de commercialisation du système de navigation aérienne, Groupe de l'aviation:** Je pense que c'était en janvier, le 18 ou vers cette date-là, que M. Ran Quail m'a parlé d'une réunion à 8 heures le matin, quelque part à Ottawa. J'ai obtenu le compte rendu de cette réunion, et j'ai inscrit des notes au dossier à cet effet. Nous avions aussi reçu un document qui expliquait la position de Mergeco.

**Le sénateur Kirby:** De qui avez-vous obtenu ce document?

**M. Jolliffe:** De M. Quail. Il s'agissait d'un document qui expliquait la situation de Mergeco, telle qu'elle était à l'époque, c'est-à-dire embryonnaire; nous devons l'étudier. Il s'agissait d'un document extrêmement confidentiel, qui n'était porté à la connaissance que des personnes qui avaient besoin de savoir.

**Le président:** Sénateur Kirby, voulez-vous permettre une question supplémentaire?

**Le sénateur Kirby:** Absolument.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pour en revenir à la date du 7 octobre, puis-je demander à M. Rowat qui a déterminé cette date?

**Le sénateur Kirby:** Désolé. Le 7 octobre était la date à laquelle...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 7 octobre, oui. Vous posiez des questions à ce sujet.

**Le sénateur Kirby:** Je n'ai pas mentionné de date précise.

Allez-y.



[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** Who determined that date? I mean, was it just pulled out of thin air? How did it come about? Why October 7?

**Mr. Rowat:** In August, and in fact it may have been early August, we realized between all parties that we would not have all of the legal documentation completed and that our best estimate at that point was the end of September was the earliest that the formal documentation could all be completed. When you worked with a calendar, it ended up that that weekend of October 3 — as I said, that was a Sunday. Friday was the 1st, I guess. So in other words, we basically met the target that we, as officials for all parties, had advised that was the best that we could do in terms of getting all of the documentation completed. That's why when the agreement was announced, it was announced as an agreement in principle on August 30. At that point, ministers made clear in the announcement that in fact there was legal documentation to be cleaned up, but for all intents and purposes, they announced the agreement had been struck.

**Senator Lynch-Staunton:** In effect, wasn't the agreement reached in July and Treasury Board and Order in Council and all those formal approvals were made in August?

**Mr. Rowat:** Most of the larger components were agreed during July and the early part of August, but for both sides and certainly for Air Canada, until everybody had consulted all of their parties and got formal approvals, it was all ad referendum.

**Senator Lynch-Staunton:** But what did Treasury Board and the Privy Council do at the end of August? What was the significance of their approvals of the agreements?

**Mr. Rowat:** At the end of —

**Senator Lynch-Staunton:** I think on August 27th — I don't have the date in front of me — the government, Treasury Board and the Privy Council all agreed to confirm, if not ratify, these contracts as being binding agreements on the Government of Canada.

**Mr. Rowat:** We needed an Order in Council.

**Senator Lynch-Staunton:** Which you got.

**Mr. Rowat:** Which we got and which was presented as evidence —

**Senator Lynch-Staunton:** At the end of August.

**Senator LeBreton:** August 27th.

**Senator Lynch-Staunton:** Now is that Order in Council binding on the government?

**Mr. Rowat:** It gives the minister authority. I think if we read the record on it, it gives the minister authority to sign the ground lease and, I think, the management services agreement, and I've forgotten what else.

**Mr. Desmarais:** Bill of sale.

**Mr. Rowat:** And the bill of sale.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Qui a déterminé cette date? L'a-t-elle été de façon arbitraire? Comment l'a-t-on établie? Pourquoi le 7 octobre?

**M. Rowat:** Au mois d'août, et en fait, ça devait être au début du mois d'août, nous avons réalisé que la documentation juridique ne serait pas complètement prête, et nous croyions qu'on ne pourrait pas mettre la dernière main à la documentation officielle avant la fin de septembre. Au calendrier, cela donnait la fin de semaine du 3 octobre... comme je l'ai dit, c'était un dimanche. Je crois que le premier tombait un vendredi. Alors, en d'autres termes, nous avions satisfait à l'objectif que nous nous étions fixé, en qualité de représentants de toutes les parties, pour obtenir toute la documentation. C'est pourquoi lorsque l'annonce de l'accord a été faite, le 30 août, on parlait d'accord de principe. À ce moment-là, les ministres avaient bien précisé dans leur annonce que des documents juridiques devaient encore être établis, mais, fondamentalement, ils ont annoncé qu'un accord avait été conclu.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** De fait, l'accord n'a-t-il pas été réalisé en juillet, tandis que les accords officiels du Conseil du Trésor et le décret du conseil ont été obtenus en août?

**M. Rowat:** On s'est entendu sur la plupart des grandes lignes au cours du mois de juillet et du début du mois d'août, mais pour les deux parties, et certainement pour Air Canada, ce ne serait pas officiel tant que tout le monde n'aurait pas consulté toutes les parties et obtenu les approbations officielles.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais qu'ont fait le Conseil du Trésor et le conseil privé à fin du mois d'août? Que voulait donc dire le fait qu'ils aient approuvé les ententes?

**M. Rowat:** À la fin de...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je pense que le 27 août (je n'ai pas la date devant moi) le gouvernement, le Conseil du Trésor et le conseil privé se sont tous entendus pour confirmer sinon ratifier officiellement ces ententes au nom du gouvernement du Canada.

**M. Rowat:** Nous avons besoin d'un décret.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et vous l'avez obtenu.

**M. Rowat:** Nous l'avons obtenu, et il a été produit en preuve...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** À la fin du mois d'août.

**Le sénateur LeBreton:** Le 27 août.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Bon. Ce décret liait-il le gouvernement?

**M. Rowat:** Il donne du pouvoir au ministre. D'après ce qu'on peut voir au dossier, il donne au ministre le pouvoir de signer le bail foncier et, je crois, les ententes de service de gestion et d'autres choses encore dont je ne me souviens plus.

**M. Desmarais:** L'acte de vente.

**M. Rowat:** Et l'acte de vente.

[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** So what happened between — I guess I'm going into your time. I'm sorry.

**Senator Kirby:** He'll give it back to me. He's a very generous chairman.

Go ahead.

**Senator Lynch-Staunton:** What happened, then, between the end of August and October 7th in terms of these contracts? Were there negotiations as such? Were there major changes made? Were there alterations?

**Mr. Rowat:** There were continuing negotiations on a number of fronts. The deal was by no means completely concluded at that point. The question was whether there were any material changes beyond that point.

At the end of August, August 30th, the minister at that point had the approvals that he required, both the Order in Council and other authorities to proceed to conclude the deal so long as there weren't I guess what you would interpret as material changes. From the officials' perspective in going over that, there were no material changes.

**Senator Lynch-Staunton:** So is it fair to say that between the end of August and the 7th of October, it was more housekeeping and cleaning up rather than any significant changes to the agreement?

**Mr. Rowat:** It was more than housekeeping. There were a lot of very significant elements to be negotiated, but we essentially knew what the terms —

**Senator Lynch-Staunton:** So within the guidelines that were given?

**Mr. Rowat:** Within the guidelines.

**Mr. Desmarais:** During September, we finalized the development agreement and the management and operations agreement, which were two of the major agreements.

There was a term sheet approved by Treasury Board for those, and we didn't deviate from that, but it was to get the legal wording in place and so on and finalize those agreements. Those were quite substantial blocks of work to complete through September.

**Senator LeBreton:** Just to clarify on his question, the October 7th date was then a date not set by the government or the political side of government, per say, but the parties to the agreement, as the date to when you would have all of the documentation?

**Mr. Rowat:** To have the final legal documents concluded was end of September, early October, was our estimate, which is when it was completed.

**Senator Lynch-Staunton:** And the nervousness — this is my final question, Senator Kirby, and I thank you for your patience — about the signing, about meeting that date was initiated at the level of senior civil servants. There was no pressure from Ms Campbell or from Minister Corbeil or from anybody on the

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Alors que s'est-il passé entre... je pense que j'empiète sur votre période. Je suis désolé.

**Le sénateur Kirby:** Le président me remettra le temps perdu. Il est très généreux.

Allez-y.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Alors, que s'est-il produit entre la fin du mois d'août et le 7 octobre au sujet de ces contrats? Y avait-il des négociations proprement dites? Les principaux changements ont-ils été apportés? Y a-t-il eu des modifications?

**M. Rowat:** Les négociations se sont poursuivies sur un certain nombre de fronts. L'entente n'était certes pas conclue à ce moment. Il fallait savoir s'il y avait des changements importants par la suite.

À la fin du mois d'août, le 30 août, le ministre avait toutes les approbations dont il avait besoin, tant le décret que les autres autorisations qui lui permettaient de conclure l'affaire, tant et aussi longtemps qu'il n'y avait pas de modifications substantielles. Du point de vue des représentants officiels qui s'occupaient de la question, il n'y avait pas de changements importants.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Alors peut-on affirmer qu'entre la fin du mois d'août et le 7 octobre, on n'a apporté que des modifications mineures à l'entente?

**M. Rowat:** Elles étaient plus que mineures. Un grand nombre d'éléments très importants devaient être négociés, mais nous connaissions essentiellement les modalités qui...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Elles étaient conformes aux lignes directrices qui avaient été données?

**M. Rowat:** Elles l'étaient.

**M. Desmarais:** Au cours du mois de septembre, nous avons mis la dernière main à l'entente de développement et à l'entente de gestion et d'exploitation, qui étaient les deux principales ententes.

Le Conseil du Trésor avait établi une feuille de modalités à leur égard, et nous n'y avons pas dérogé, mais il fallait établir le libellé des contrats et parachever ces ententes. Il y avait donc de grosses tâches à mener à bien jusqu'au mois de septembre.

**Le sénateur LeBreton:** Pour être plus précis, la date du 7 octobre avait-elle été établie non pas par le gouvernement ou par son aile politique proprement dite, mais par les parties à l'entente, qui voulaient en faire la date où toute la documentation aurait été prête?

**M. Rowat:** Tous les documents légaux devaient être finalisés pour la fin du mois de septembre ou le début du mois d'octobre; c'était là notre estimation, et c'est le moment auquel les documents ont été prêts.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et toute la nervosité... (c'est ma dernière question, sénateur Kirby, je vous remercie de votre patience) toute la nervosité à propos de la signature et du respect de cette échéance était le fait de hauts fonctionnaires. Mme Campbell ou le ministre Corbeil, ou quiconque du côté

[Text]

political side to make sure that the signature was put on the contracts?

**Mr. Rowat:** That is correct.

**Senator Lynch-Staunton:** And Ms Campbell, we can say, and her cabinet never interfered in the process after Treasury Board approval on the 27th of August?

**Mr. Rowat:** That is correct.

On your earlier point, the request came from myself and the deputy minister at the time for direction. It was —

**Senator Lynch-Staunton:** She was informed by Mrs. Bourgon and Mr. Shortliffe that there was a commitment made by the government to have a signature apposed at a certain time, and they wanted confirmation that this obligation would be honoured.

**Mr. Rowat:** Yes, whether I should proceed to release the documents from escrow.

**Senator Gigantès:** Mrs. Bourgon was Deputy Minister of Transport at that time?

**Mr. Rowat:** Yes. She was Deputy Minister of Transport at the time. Glen Shortliffe was Clerk of the Privy Council, and I was Associate Deputy Minister of Transport.

**Senator Lynch-Staunton:** Actually, what happened on the 7th of October? Was it a signature, or was it a release of the documents? What happened on the 7th of October?

**Mr. Rowat:** In terms of the actual documents themselves?

**Senator Lynch-Staunton:** Yes.

**Mr. Rowat:** As I remember, it was a formal release from escrow plus numerous other documents in terms of whether certain conditions precedent had been met. Was the \$61 million —

**Senator Lynch-Staunton:** I have to be careful here. I said there were no signatures apposed. There was a release of documents rather than another signature.

**Mr. Rowat:** I think that's correct for the most part.

**Mr. Desmarais:** Mr. Rowat signed a release from escrow document.

**Senator Kirby:** He must have signed something because he had exclusive orders that it was okay to sign.

**Mr. Rowat:** Well, it was the release from escrow, but I'm not sure —

**Mr. Desmarais:** And there were several other minor documents.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, we will get back to this another time. I just wanted to clarify this.

**Senator Kirby:** Can I get back to the origins of Mergeco for a second?

Once the two bidders had started to form Mergeco or were in the process of forming Mergeco, once you knew this at the end of January, you said, as I understood you this morning, you

[Traduction]

politique, ne faisait pas de pression pour s'assurer que les contrats seraient signés?

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et Mme Campbell et son Cabinet n'ont jamais tenté de modifier le processus après l'approbation du Conseil du Trésor le 27 août?

**M. Rowat:** C'est exact.

Quant à la remarque que vous avez faite plus tôt, la demande d'orientation émanait de moi-même et du sous-ministre de l'époque. C'était...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mme Bourgon et M. Shortliffe l'ont informée que le gouvernement s'était engagé à apposer sa signature à un certain moment, et ils voulaient qu'on leur confirme que cette obligation serait respectée.

**M. Rowat:** Oui, ils voulaient savoir si je retirerais les documents placés entre les mains d'un tiers.

**Le sénateur Gigantès:** Mme Bourgon était sous-ministre des Transports à l'époque, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui. Elle était sous-ministre des Transports à l'époque. Glen Shortliffe était greffier du Conseil privé, et j'étais sous-ministre associé des Transports.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Que s'est-il vraiment passé le 7 octobre? Y a-t-il eu signature, y a-t-il eu exécution des documents? Que s'est-il passé le 7 octobre?

**M. Rowat:** En ce qui touche les documents proprement dits?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Oui.

**M. Rowat:** Autant que je me rappelle, on a officiellement retiré les documents des mains des tiers et établi de nombreux autres documents quant au respect de certaines conditions préalables. Les 61 millions de dollars...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Il faut que je fasse attention ici. J'ai dit qu'aucune signature n'avait été apposée. Il y a eu exécution de documents plutôt qu'une autre séance de signature.

**M. Rowat:** Je pense que, dans l'ensemble, c'est exact.

**M. Desmarais:** M. Rowat a signé un document pour le retrait du document placé entre les mains des tiers.

**Le sénateur Kirby:** Il doit avoir signé quelque chose, parce qu'il a reçu des ordres bien précis selon lesquels il pouvait signer.

**M. Rowat:** Eh bien, il s'agissait d'une exécution des documents, mais je ne suis pas sûr...

**M. Desmarais:** Et il y avait plusieurs autres documents mineurs.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, nous y reviendrons à un autre moment. Je voulais simplement éclaircir la question.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je revenir aux origines de Mergeco pour un moment?

Une fois que les deux soumissionnaires ont entrepris de former Mergeco, ou tandis qu'ils étaient en train de le faire, lorsque vous avez appris la chose à la fin de janvier, vous avez dit, si je me



[Texte]

continued to negotiate around the Paxport proposal, number one, but, number two, that the Claridge or the ATDG proposal was still on the table.

**Mr. Desmarais:** That's correct. Yes.

**Senator Kirby:** Kind of help me a bit. How do you do this? You've got two people bidding. Two of them then decide to get together, and one of the two doesn't withdraw their bid. I realize you said ultimately well down the road sometime in May they withdrew their bid. What was the significance of the Claridge proposal still being left on the table?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure I can answer that. They left it on the table. They had entered into a binding agreement. I think it became binding early in February. There was a January 14th letter of intent, if you like, that became binding early in February. We were still looking at the financeability issue. The financeability issue wasn't resolved, as I think we pointed out the other day, until mid-March. Then we had set a stipulation that if they didn't withdraw their proposal, we couldn't get on with serious negotiations.

**Senator Kirby:** Why? I mean if you went from February to May, presumably you were negotiating. Why did you insist that it be pulled off the table?

**Mr. Desmarais:** Because you can't negotiate with one party that represents two sides.

**Senator Kirby:** But you had been doing it for three months.

**Mr. Desmarais:** No, we hadn't been negotiating, sir. We had been proving the financeability of Paxport and had set up the tables to commence negotiation, but formal negotiation didn't commence 'til May 5th.

**Senator Kirby:** And that's why you insisted that it come off the table. You had been looking, though, at the financeability question initially of Paxport alone, not Mergeco.

**Mr. Desmarais:** We started with Paxport alone, yes.

**Senator Kirby:** And we'll come to that because we have the Deloitte Touche report down the road, but when the initial Deloitte Touche report said that Paxport alone did not meet the financeability test, then you proceeded to look at the financeability test related to Mergeco itself.

**Mr. Desmarais:** I'm not sure that was the process. I think we had started with Paxport, and then towards the end of January we met with Richardson Greenshields in Toronto and got a presentation on the Paxport proposal. Then, at that point, when the letter of intent became binding, we started to factor in Mergeco rather than just Paxport alone at that point. There was other issues then to look at.

[Translation]

rappelle vos paroles de ce matin, avoir continué à négocier la proposition de Paxport, d'abord, mais, ensuite, que les propositions de Claridge ou de ATDG étaient encore sur la table.

**M. Desmarais:** C'est exact. Oui.

**Le sénateur Kirby:** Aidez-moi un peu. Comment y arrivez-vous? Deux personnes soumissionnent. Les deux décident de s'unir, et l'une des deux ne veut pas retirer sa soumission. Bien sûr, vous avez dit que, en bout de ligne, quelque part au mois de mai, ils ont retiré leur soumission. Pourquoi la proposition de Claridge était-elle toujours sur la table?

**M. Desmarais:** Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre à cette question. Ils l'ont laissée sur la table. Ils avaient conclu une entente qui les liait. Je crois que l'entente a commencé à les lier au début du mois de février. Il y avait eu une lettre d'intention le 14 janvier, si vous voulez, qui a commencé à lier les parties au début de février. Nous étions encore en train d'étudier la question de la capacité financière. Cette question ne s'est pas résolue avant la mi-mars, comme nous l'avons fait remarquer l'autre jour, je crois. Nous avions également établi une condition selon laquelle s'ils ne retireraient pas leur proposition, nous ne pourrions négocier sérieusement.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi? Si cela a pris de février à mai, on peut présumer que vous étiez en train de négocier. Pourquoi avez-vous insisté pour que l'offre soit retirée?

**M. Desmarais:** Parce qu'on ne peut négocier avec une partie qui représente deux intéressés.

**Le sénateur Kirby:** Mais vous l'avez fait durant trois mois.

**M. Desmarais:** Non, monsieur, nous n'étions pas en train de négocier. Nous avons prouvé que Paxport possédait la capacité financière voulue et avions préparé le terrain pour les négociations, mais les négociations officielles n'ont pas commencé avant le 5 mars.

**Le sénateur Kirby:** Et c'est pourquoi vous avez insisté pour que l'offre soit retirée. Pourtant, vous vous étiez attachés au départ à la question de la capacité financière de Paxport uniquement, pas de Mergeco.

**M. Desmarais:** Nous avons commencé uniquement avec Paxport, oui.

**Le sénateur Kirby:** Et nous allons parler de cela, parce que nous parlerons par la suite du rapport de Deloitte et Touche, mais lorsque le premier rapport de Deloitte et Touche mentionnait que, seul, Paxport ne pourrait satisfaire aux critères de la capacité financière, vous avez entrepris de voir si Mergeco répondait à ce critère.

**M. Desmarais:** Je ne suis pas sûr que nous ayons procédé de cette façon. Je pense que nous avons commencé par Paxport, puis, vers la fin de janvier, nous avons rencontré Richardson Greenshields, à Toronto, et avons assisté à un exposé sur la proposition de Paxport. Puis, à ce moment-là, lorsque la lettre d'intention est devenue exécutoire, nous avons commencé par prendre en considération la participation de Mergeco plutôt que la seule participation de Paxport. Par la suite, il y avait d'autres questions à aborder.

[Text]

**Senator Kirby:** Explain that to me again, Mr. Desmarais. You mean it was sort of a slow transition process. It wasn't sort of you stopped considering one, and you considered the combined the next day?

**Mr. Desmarais:** No, we didn't do that.

**Mr. Jolliffe:** The reference to Richardson Greenshields is not correct. We actually had a presentation by Wood Gundy on the Paxport proposal from the point of view of their impressions of the financeability question.

Mergeco emerged in that January period, and they, as a group, had a number of issues to deal with. The documents they provided to us —

**Senator Kirby:** Between themselves?

**Mr. Jolliffe:** Between themselves. For example, Lockheed had, as part of the ATDG proposal, to be brought on side with the Mergeco philosophy or the intent that Mergeco was intending to deal with. I think that took them some time, and there was several documents that they went through within themselves. A certain amount of time was available for this Mergeco process to be handled between the parties. They had determined if they couldn't deal with it by that point in time, that intent would dissolve, and we presumably at that time would have been back to struggling through that earlier process of the financeability question. There's other concerns that were there with Paxport before we dealt with it on a true negotiations basis.

**Senator Kirby:** What did Paxport bring to the table once the money and the deep pockets — that phrase has been kicked around at this committee — from Claridge were in? I mean why did you need Paxport at all at that point?

I'm not sure who I'm asking the question to because I'm not sure who was dealing with them, but I see you're all looking at Mr. Desmarais. That's the difficulty of being at one end of the panel.

**Mr. Desmarais:** That's a hypothetical question, but to answer it very simply, we wanted their proposal.

**Senator Kirby:** I beg your pardon?

**Mr. Desmarais:** We wanted their proposal. We wanted their building. We wanted their money, their rent.

**Senator Kirby:** And you could not have gotten that proposal —

**Mr. Desmarais:** Through ATDG.

**Senator Kirby:** Why do you say you couldn't have gotten that proposal? You can get to anywhere once you start a set of negotiations. What you're saying is you started out here and ended up here. You could have started out here and ended up there also, right?

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Veuillez m'expliquer ça une nouvelle fois, monsieur Desmarais. Vous dites que la transition s'est faite plutôt lentement. Ce n'est pas comme si vous aviez cessé d'étudier une proposition pour vous attacher à celle qui regroupait les deux entreprises le lendemain?

**M. Desmarais:** Non, ce n'est pas ce qu'on a fait.

**M. Jolliffe:** L'allusion à Richardson Greenshields est incorrecte. En réalité, l'exposé que nous avons eu nous avait été présenté par Wood Gundy et portait sur la proposition de Paxport. La société Wood Gundy nous faisait part de ses impressions sur la question de la capacité financière.

Mergeco est apparu au cours de ce mois de janvier; les partenaires devaient régler un certain nombre de questions. Les documents qu'ils nous ont fournis...

**Le sénateur Kirby:** Entre eux?

**M. Jolliffe:** Entre eux. Par exemple, pour que la proposition d'ATDG fonctionne, Lockheed devait être amené à accepter les principes et les intentions de Mergeco. Je crois qu'il leur a fallu un certain temps, et ils ont dû s'échanger plusieurs documents. On avait laissé un certain délai pour que les deux parties mènent à bien la fusion qui menait à Mergeco. Ils avaient déterminé que s'il leur était impossible de régler la question avant ce moment précis, l'intention aurait été considérée nulle, et nous nous serions probablement retrouvés à devoir traiter à nouveau la question de la capacité financière. Il y avait d'autres préoccupations quant à Paxport avant que nous ne commencions à entreprendre les véritables négociations.

**Le sénateur Kirby:** Qu'est-ce que Paxport a mis sur la table une fois que l'argent et le portefeuille bien garni (le comité a déjà entendu cette expression), de Claridge y ont été mis? En fait, pourquoi aviez-vous besoin de Paxport à ce moment?

Je ne sais pas très bien à qui je pose la question, parce que je ne sais pas qui s'occupait du dossier de Paxport, mais je vois tout le monde regarder M. Desmarais. C'est ça qui est difficile lorsqu'on est à un bout de la table.

**M. Desmarais:** C'est une question hypothétique, mais pour y répondre très simplement, on voulait que Paxport dépose une proposition.

**Le sénateur Kirby:** Pardon?

**M. Desmarais:** Nous voulions que Paxport présente une proposition. Nous voulions leur édifice. Nous voulions leur argent, leur loyer.

**Le sénateur Kirby:** Et vous n'auriez pu obtenir cette proposition...

**M. Desmarais:** Par l'entremise d'ATDG.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi dites-vous que vous n'auriez pu obtenir cette proposition? Quand on commence une série de négociations, cela peut mener n'importe où. Ce que vous dites, c'est que vous avez commencé ici et que vous avez terminé là. Vous pourriez avoir commencé là et avoir terminé là aussi, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Desmarais:** They had a very specific proposal on the table.

**Senator Kirby:** They both did.

**Mr. Desmarais:** But for the building, for example, and how they were going to handle that design and construction program and what it was going to do for you eventually. We liked Paxport's better. They scored much higher in that process, and so on. We wanted that proposal of Paxport to negotiate from.

**Senator Kirby:** So what you are saying is you wanted some of the — let me call them the physical rather than the monetary — physical characteristics of the Paxport proposal, and you wanted some of the monetary characteristics of the other one.

**Mr. Desmarais:** I would say we liked the deep pockets of Bronfman, but we didn't necessarily go to the financial offer that the Bronfmans had made. We stayed with Paxport.

**Senator Kirby:** Could you have gotten to exactly the same point, do you think, had you started out with Claridge and simply negotiated around that? It's obviously speculation, but I'm just trying to get some sense of what you're —

**Mr. Rowat:** It is speculation, and you would have been negotiating up instead of down from what the initial offer had been on the table.

**Senator Kirby:** But I mean up and down depends on where you sit, right? I mean if one side is coming down, the other side is going up. I'm not sure that up and down is really a definition of what you're doing.

**Mr. Jolliffe:**

**Mr. Jolliffe:** Yes, senator. I think the issue that's really at the centre of this is the actual building proposal they were putting forward. ATDG obviously had the advantage of having T3 as part of it, but to move from that development proposal upwards was a much more difficult concept to handle than to take a development concept that had been evaluated and found to be significantly superior to the ATDG proposal. So we wouldn't have wanted to lose that operational benefit, which was really the issue of keeping the airport running and providing the organization. I think that's John's point.

**Senator Kirby:** Since you've raised the question of sort of negotiating up or down and ending up at a different place than you started, which is the negotiation of any negotiation, can I ask you some questions specifically about where you ended up versus where you began? I'm asking you because some of you maybe were here when we tried to get Mr. Broadbent into a discussion of a couple of these and he referred us to you people. I'm not sure who the appropriate person is, but let's just begin with the issues that we had with Mr. Broadbent.

[Translation]

**M. Desmarais:** La proposition qu'ils avaient mise sur la table était très précise.

**Le sénateur Kirby:** Les deux l'avaient fait.

**M. Desmarais:** Mais pour l'édifice, par exemple, et la façon dont ils aborderaient ce programme d'aménagement et de construction et ce qu'ils allaient peut-être finir par faire pour vous. Nous aimions mieux la proposition de Paxport. Le score qu'ils ont obtenu dans le processus était beaucoup plus élevé, entre autres. Nous voulions négocier à partir de cette proposition de Paxport.

**Le sénateur Kirby:** Alors, ce que vous êtes en train de nous dire, c'est que vous vouliez certaines des caractéristiques, je dirais plus physiques que monétaires, de la proposition de Paxport et vouliez certaines des caractéristiques monétaires de l'autre.

**M. Desmarais:** Je dirais que nous aimions le portefeuille bien garni de Bronfman, mais nous n'étions pas nécessairement prêts à accepter l'offre financière que les Bronfman avaient faite. Nous avons décidé de demeurer avec Paxport.

**Le sénateur Kirby:** Seriez-vous arrivés exactement au même point si vous aviez commencé par Claridge et entrepris des négociations à partir de là? C'est évidemment de la spéculation, mais j'essaie de bien comprendre ce que vous...

**M. Rowat:** C'est de la spéculation, et vous auriez négocié à la hausse plutôt qu'à la baisse l'offre initiale qui avait été déposée.

**Le sénateur Kirby:** Mais, selon l'endroit où vous êtes, ce pourra être soit à la hausse soit à la baisse, n'est-ce pas? Si un côté descend, l'autre monte. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne façon de décrire ce que vous faites.

Monsieur Jolliffe?

**M. Jolliffe:** Oui, sénateur. Je pense que ce qui est vraiment au centre de la question, c'est la proposition de construction proprement dite qui était mise de l'avant. Manifestement, ATDG avait un avantage puisqu'il y avait intégré l'aérogare 3, mais il était beaucoup plus difficile de bâtir à partir de cette proposition d'aménagement que d'avoir affaire à un concept d'aménagement qui a été évalué et considéré comme nettement supérieur à la proposition d'ATDG. Nous n'aurions pas eu intérêt à perdre cet avantage opérationnel, qui tournait en fait sur la question du maintien en activité de l'aéroport et du pourvoi de l'organisation. Je pense que c'est l'argument que John voulait faire valoir.

**Le sénateur Kirby:** Puisque vous avez soulevé la question des négociations à la hausse ou à la baisse, qui mènent à une situation différente de la situation de départ, c'est-à-dire la négociation d'une négociation, puis-je vous poser certaines questions précises à propos des résultats par rapport au point de départ? Je vous pose la question parce que certains d'entre vous étaient peut-être ici lorsque nous avons tenté d'amener M. Broadbent à discuter de quelques-unes de ces questions et qu'il nous a demandé de vous poser la question. Je ne sais à qui il faudrait la poser, mais commençons par la question que nous avons débattue avec M. Broadbent.



[Text]

Number one, with respect to the threshold guarantee — which again, just for the record, was the guarantee that said up until a certain level of passengers, the government could not take action which would divert passengers to some other airport in the neighbourhood — you ultimately wound up with a \$33 million figure; is that correct?

**Mr. Rowat:** 33 million passengers.

**Senator Kirby:** I'm sorry, the 33 million passenger figure. Am I right?

**Mr. Rowat:** Yes.

**Senator Kirby:** In the course of negotiations, a whole variety of numbers were bandied about. I think at one point there is a document in which Paxport — let's call it Mergeco. Mergeco was asking for 39 million, and then there was a 35 million passenger —

**Mr. Rowat:** That's correct.

**Senator Kirby:** What's your reaction to the comments — I guess I'm really referring here to Mr. Rowat's black book, which by the way — I'm sorry. I've duplicated every other document I'm going to use, but this one has 100-odd pages in it. The number is 00302. In annex (d) of that document, which is the annex that deals with "Diversion Threshold/Capacity Guarantee", the statement appears — and I think this is exactly the quote I used before. It was in a different document before, but the same papers appeared to us before.

The statement in the document says as follows:

A threshold guarantee is, in effect, a guarantee of freedom from competition and removes the incentive to maintain good service to retain tenants.

Can you tell us little bit about what your reaction to that is, how you arrived at the passenger guarantee, and how you arrived at a situation in which, from the point of view of passengers, the passengers could conceivably be left in a situation in which the airport had become substantially overcrowded prior to the government being allowed to divert traffic to any other airport?

**Mr. Rowat:** Perhaps I can start the answer on that one and the others can join in.

Prior to my taking over the file, Mr. Broadbent had had a set of negotiations, as you referred to, starting on the other side at 39 and dropping to 35 with their express intention of achieving a number that was financeable. I think the advice on the Transport Canada side was that a more realistic number in terms of the project would probably be in the range of 30 to 32 million.

**Senator Kirby:** Correct. That was exactly the number that was quoted in documents that were tabled when Mr. Broadbent was here.

**Mr. Rowat:** Okay.

[Traduction]

Tout d'abord, en ce qui concerne la garantie de l'achalandage (qui, encore une fois, pour le compte rendu, portait sur un certain nombre de passagers, c'est-à-dire que le gouvernement ne pouvait prendre de mesures qui auraient détourné les passagers vers un autre aéroport du voisinage), vous en êtes finalement arrivés à un chiffre de 33 millions de dollars; est-ce exact?

**M. Rowat:** Trente-trois millions de passagers.

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi, 33 millions de passagers. Est-ce exact?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Au cours des négociations, une grande diversité de chiffres ont été mentionnés. Je pense que, à un certain point, on a parlé d'un document dans lequel Paxport... appelons-le Mergeco. Mergeco demandait 39 millions, puis il y a eu un chiffre de 35 millions de passagers...

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Quelle est votre réaction aux commentaires... je pense que je fais en réalité allusion ici au livre noir de M. Rowat, qui, soit dit en passant... je suis désolé. J'ai reproduit tous les autres documents dont je veux parler, mais celui-là fait quelque 100 pages. Son numéro est le 00302. Dans l'annexe d) de ce document, qui traite des seuils de déroutement et des garanties d'achalandage, on y dit la chose suivante... et je pense que c'est exactement la citation que j'ai utilisée plus tôt. Ce n'était pas dans le même document, mais nous avons déjà vu ce texte.

Le passage du document se lit comme suit:

Une garantie d'achalandage est, de fait, une garantie de monopole qui élimine tout besoin d'offrir un bon service pour conserver les locataires.

Pouvez-vous nous faire part de votre réaction à cela, de la façon dont vous avez établi les garanties passagers et comment vous en êtes arrivés à une situation où, du point de vue des passagers, les passagers pourraient être laissés dans une situation où l'aéroport serait nettement surpeuplé avant que le gouvernement puisse pouvoir dérouter le trafic vers un autre aéroport?

**M. Rowat:** Je pourrais peut-être commencer à répondre à cette question, et les autres pourront ajouter des commentaires s'ils le souhaitent.

Avant que le dossier ne me soit confié, M. Broadbent avait entrepris une série de négociations, comme vous les avez appelées, qui commençaient, de l'autre côté, à 39 pour diminuer à 35, et qui tenaient à leur intention expresse d'en arriver à un chiffre qui pourrait permettre un financement. Je pense que Transports Canada a dit de son côté qu'on pourrait établir un chiffre plus réaliste pour le projet, probablement de l'ordre de 30 à 32 millions.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. C'est exactement le chiffre cité dans les documents qui ont été déposés lorsque M. Broadbent était ici.

**M. Rowat:** D'accord.

[Texte]

I think obviously there's a degree of risk when those kinds of numbers are negotiated. I think, as I recall, being in PCO at the time, Mr. Broadbent raised this whole concern as to whether the number should be higher, around 35, or whether it should be at 30, 32. In presenting his arguments, I think that the overall conclusion was that 33 was a number that had a certain degree of risk with it, but —

**Senator Kirby:** Risk to whom?

**Mr. Rowat:** That there may indeed be some congestion and that the government may indeed have to exercise the compensation clause; but, it was the government's decision that that was a degree of risk that they would be prepared to take under these circumstances.

**Senator Kirby:** Do you agree that the RFP did not contain a clause related in any way, shame or form to a passenger diversion guarantee?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Kirby:** So to that extent, this is something on which the government gave up something in the course of getting a solution. I mean it gave away something that was not in the RFP and which had not been on the table and was not actually contained in the response to the proposal.

**Mr. Desmarais:** It was contained in the response to the proposal.

**Senator Kirby:** I'm sorry. It was not in the RFP; it was in the response.

**Mr. Desmarais:** It was in the response by Paxport that they wanted a 39 million passenger —

**Senator Kirby:** That's where the 39 came from.

So this was something, in a sense, that the government gave up on in the course of — understanding that in any negotiation you give and lose, you win some and lose some, but this is something that in a sense we gave up in the course of negotiation; is that right?

**Mr. Desmarais:** We, if you like, gave up in the sense that it wasn't in the RFP. There were many conditions attached to the 33 million, as you realize, senator, if you've read the agreement, that the 33 million is really 30.5 because we had the right to move 1.5 million passengers at any time — sorry, 31.5, and that's in the 30 to 32 range so we could maintain that range. Then there were ups and downs on it.

The other thing is we could trade the compensation for Area 4 at the airport, and there would be no compensation then and no guarantees about what they could do with Area 4 and any other area.

The other point there is that the government had decided in '89 that they were going to optimize Pearson, and this development was the first step to that. The ultimate capacity of Pearson with the six runways was envisioned to be about 50 million passengers.

[Translation]

À mon avis, il y a manifestement un degré de risque lorsqu'on négocie ce genre de chiffres. Je me rappelle que j'étais au BCP à l'époque, et que M. Broadbent avait soulevé toute cette question à propos de la possibilité d'établir un chiffre plus élevé, autour de 35, ou de le maintenir à 30, 32. Je crois qu'après son argumentation, la conclusion générale était que le chiffre de 33 était certes risqué, mais...

**Le sénateur Kirby:** Risqué pour qui?

**M. Rowat:** Il pourrait entraîner une certaine congestion, et le gouvernement aurait pu avoir à appliquer la clause de compensation; mais le gouvernement avait décidé qu'il était prêt à assumer cette part de risque dans les circonstances.

**Le sénateur Kirby:** Êtes-vous d'accord pour dire que la DDP ne contenait aucune clause liée de près ou de loin à une garantie contre le déroutement des passagers?

**M. Desmarais:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi donc, c'est là une chose sur laquelle le gouvernement a reculé pour tenter de parvenir à une solution. Autrement dit, il a donné quelque chose qui n'était pas dans la DDP, qui n'avait été mise sur la table et qui ne faisait pas vraiment partie de la réponse à la proposition.

**M. Desmarais:** Cela figurait dans la réponse à la proposition.

**Le sénateur Kirby:** Désolé, ce n'était pas dans la DDP; c'était dans la réponse.

**M. Desmarais:** C'était dans la réponse fournie par Paxport, qui disait vouloir 39 millions de passagers...

**Le sénateur Kirby:** C'est de là que vient le chiffre de 39.

Ainsi, dans un certain sens, c'est là une chose que le gouvernement a accordée lorsqu'il... compte tenu du fait que dans toute négociation, il faut donner et reculer, en gagner et en perdre, mais c'est quelque chose que nous avons, dans un certain sens, donné au cours de la négociation; est-ce exact?

**M. Desmarais:** Si vous voulez, on pourrait dire que c'est quelque chose que nous avons donné, puisque cela ne faisait pas partie de la DDP. Bien des conditions étaient assorties au chiffre des 33 millions, comme vous pouvez le voir, sénateur, si vous lisez l'entente; le chiffre de 33 millions est en réalité de 30,5 parce que nous avions le droit de déplacer en tout temps 1,5 million de passagers... désolé c'est 31,5; cela était toujours dans la fourchette des 30 à 32, alors nous pouvions nous en accommoder. Le chiffre a fluctué à la hausse et à la baisse.

On pouvait aussi changer la compensation prévue pour le secteur 4 de l'aéroport, ce qui fait qu'il n'y aurait pas eu de compensation et qu'aucune garantie n'aurait été donnée quant à ce qu'ils pouvaient faire dans le secteur 4 et dans tout autre secteur.

Autre chose: le gouvernement avait décidé en 1989 d'optimiser l'aéroport Pearson, et cet aménagement était la première étape. La capacité ultime de l'aéroport, avec ses six pistes, devait approcher les 50 millions de passagers.

[Text]

**Senator Kirby:** Okay. Tell me about the rent deferral, where that came from and what it consisted of because it's another issue that we tried to get into a discussion with Mr. Broadbent on, and he carefully punted it to you people.

**Mr. Rowat:** Again, this was before I took over the file at Transport Canada, but I guess the issue during negotiations, when Mr. Broadbent started the negotiations, was to what extent can the airlines afford to pay the kind of fees that were envisaged for that period of 1994 through 1997? It was made very clear, as I understand it, during the discussions between Mergeco and Air Canada that that was going to be an extraordinarily difficult prospect for Air Canada and in fact other airlines to handle just because of the financial circumstances of the airlines at that point in time.

Various proposals were discussed for a way to get around this problem of the high figures in those initial years, as I recall from what I was briefed on at the time. Some proposals were made by Mergeco that perhaps they could forego an increased rent from the airlines at that point if the government would allow I think it was a \$1 PFC, personal facilitation charge.

**Senator Kirby:** Passenger facilitation charge.

**Mr. Rowat:** Passenger facilitation charge.

Another proposal came up, I think during the discussions, that they might be prepared to consider deferring the rent, paying it back, but over the whole 55-year period — deferring the rent for the first 3 years and then paying it back over 53.

So there were those kinds of proposals, I think, on the table. So that was the kind of discussion. The question was, do you force the airlines to the wall to pay an increased fee during those early years? Was it possible, given that Air Canada in fact had a lease that was good until 1997? And if you couldn't and it was still desirable to proceed with the project, then was the government prepared to consider some sort of measure for rent deferral?

**Senator Kirby:** But Mr. Rowat, as I listen to you, what you are saying is that whatever the cost was of getting started, this cost was either going to be paid by the airlines or by the government. What were the developers contributing in that sense? It seems to me that the whole strategy here was the money is going to be laid off on somebody other than the developers. The dialogue you just — the options you just laid out were a tradeoff between the government paying it by way of foregone rent which would be collected down the road and thereby the government making, effectively, an initial upfront contribution to the project or the airlines paying it. Why was the issue not on the table of what was the developer going to contribute?

**Mr. Rowat:** Well, I think as you recall, the developer was putting upfront money into the project.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Parlez-moi de l'étalement du loyer. D'où cette idée est-elle venue et en quoi consistait-elle, parce qu'il s'agit d'une autre question sur laquelle nous voulions interroger M. Broadbent, et il nous a soigneusement dit de nous adresser à vous.

**M. Rowat:** Encore une fois, c'est avant que je ne prenne en main le dossier à Transports Canada, mais je pense que le problème durant les négociations entreprises par M. Broadbent, c'était la mesure dans laquelle les sociétés aériennes peuvent se permettre de payer les frais qu'on prévoyait leur demander pour la période de 1994 à 1997. D'après ce que j'ai cru comprendre, on a précisé clairement dans les discussions avec Mergeco et Air Canada que cette perspective allait soulever des difficultés extraordinaires pour Air Canada et, de fait, d'autres sociétés aériennes en raison des problèmes financiers qu'éprouvaient ces sociétés à ce moment-là.

Diverses propositions ont été débattues pour contourner le problème posé par les chiffres élevés au cours des premières années, si j'en juge d'après les informations que j'avais reçues à l'époque. Mergeco avait fait certaines propositions, par exemple l'abandon d'une hausse de loyer pour les sociétés aériennes à ce moment-là si le gouvernement permettait l'imposition de frais de prestation supplémentaires de 1 \$.

**Le sénateur Kirby:** Des frais de prestations supplémentaires?

**M. Rowat:** Des frais de prestations supplémentaires.

Une autre proposition a vu le jour, au cours des discussions, je crois, selon laquelle on pourrait se préparer à envisager de différer le loyer, de le rembourser, mais sur toute la période de 55 ans; c'est-à-dire différer le loyer pour les trois premières années et rembourser la somme due sur 53 ans.

Alors je crois qu'il y avait ce genre de proposition sur la table. C'était ce genre de discussion. Il fallait répondre à la question suivante: devait-on acculer les sociétés aériennes au pied du mur pour les forcer à payer une hausse des tarifs au cours de ces premières années? Pouvaient-on le faire, puisqu'Air Canada avait de fait un bail jusqu'en 1997? Et si on ne le pouvait pas et qu'il était toujours souhaitable d'aller de l'avant avec le projet, le gouvernement était-il prêt à établir une mesure quelconque pour différer le loyer?

**Le sénateur Kirby:** Mais, monsieur Rowat, je vous écoute et vous dites que, quel que soit le coût du démarrage, il devrait être payé par les sociétés aériennes ou par le gouvernement. Quelle était donc la contribution des promoteurs? Il me semble que toute la stratégie consistait à faire en sorte que n'importe qui ait à payer, sauf les promoteurs. Le dialogue que vous venez... les options que vous venez tout juste de nous exposer ne proposent qu'une alternative: ou bien le gouvernement paye en renonçant au loyer qui aurait été perçu en bout de ligne et, de ce fait, se trouve à faire en réalité une contribution initiale au projet, ou bien les sociétés aériennes payent. N'avait-on pas mis sur la table le montant que les promoteurs devaient verser?

**M. Rowat:** Eh bien, si vous vous rappelez bien, le promoteur devait avancer des fonds pour participer au projet.



[Texte]

**Senator Kirby:** A relatively small amount, but okay.

Go ahead.

**Senator LeBreton:** What's a relatively small amount?

**Senator Kirby:** I will take that back because the other side will argue about my judgment.

Go ahead.

**Mr. Rowat:** So I think they were clearly putting in upfront money to get the thing kicked off early. There was a question, as I think we discussed last time, whether that amount should be 47 million or whether it should be 96 million. The government insisted that it should be a \$96 million investment.

**Senator Kirby:** Do you remember what the number was for Claridge in their upfront offer, in their proposal?

**Mr. Rowat:** I don't recall.

**Mr. Desmarais:** I think it was around 150.

**The Chairman:** Senator Kirby, I've given you 39 minutes because you were interrupted, so do you think you can wind up this first round?

**Senator Kirby:** Can I just finish on this one, and then you can put me down for a second round?

So what you are saying is that the numbers were 47, roughly, from Paxport, and 96 is what you wanted. Claridge had come in substantially beyond that, and yet your view was — am I right on that?

**Mr. Desmarais:** I'm just going to go back to the proposal stage.

Paxport made an early start proposal that envisioned a little over \$100 million in upfront investment, and that was just to take care of Air Canada's urgent problems.

**Senator Kirby:** On the assumption that Air Canada would also —

**Mr. Desmarais:** Would sign the lease and do all of these wonderful things and that there was no other guarantees for any further construction beyond that point, and they were going to get all of the revenues from the site in the meantime. So that was one that was thrown off the table relatively quickly.

**Senator Kirby:** It was thrown off the table relatively quickly because Air Canada couldn't pay the increase.

**Mr. Desmarais:** Well, because the government wouldn't accept it either because that would mean giving up the lease for "X" years and not getting any guarantees of construction.

**Senator Kirby:** Right.

**Mr. Desmarais:** So we then asked for other quickstart proposals, we got a 47 and 96, and 96 was somehow — either through a passenger facility charge, or the government deferring rent, or a 47 that they would fund themselves, the government

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Une somme relativement faible, mais je veux bien.

Continuez.

**Le sénateur LeBreton:** Qu'est-ce qu'une somme relativement faible?

**Le sénateur Kirby:** Je vais revenir sur la question, parce que les personnes d'en face remettront en question mon jugement.

Allez-y.

**M. Rowat:** Je pense qu'ils avançaient clairement de l'argent pour que le projet puisse commencer rapidement. On se demandait, comme nous en avons parlé la dernière fois, si le montant devait être de 47 millions ou de 96 millions. Le gouvernement a insisté pour qu'il y ait un investissement de 96 millions de dollars.

**Le sénateur Kirby:** Vous souvenez-vous du chiffre mentionné dans la première offre de Claridge, dans sa proposition?

**M. Rowat:** Je ne me rappelle pas.

**M. Desmarais:** Je pense que c'était environ 150.

**Le président:** Sénateur Kirby, je vous ai donné 39 minutes parce que vous avez été interrompu, alors pensez-vous pouvoir terminer votre première série?

**Le sénateur Kirby:** Puis-je terminer cette question et réserver du temps pour une deuxième série?

Alors vous dites que le chiffre était, grosso modo, de 47 pour Paxport, alors que vous vouliez 96. L'offre de Claridge était nettement plus élevée, et pourtant votre opinion était que... me suis-je trompé là-dessus?

**M. Desmarais:** J'aimerais simplement en revenir à l'étape de la proposition.

Paxport avait présenté une proposition à démarrage rapide qui supposait un investissement de départ légèrement supérieur à 100 millions de dollars, et cela devait permettre de ne remédier qu'aux problèmes urgents d'Air Canada.

**Le sénateur Kirby:** En présumant qu'Air Canada...

**M. Desmarais:** Signerait le bail, ferait toutes ces choses merveilleuses, et il n'y avait aucune autre garantie pour une autre construction passé ce point, et ils obtiendraient toutes les recettes des installations dans l'intervalle. Alors cette offre a été rejetée assez rapidement.

**Le sénateur Kirby:** Elle a été rejetée assez rapidement parce qu'Air Canada ne pouvait payer la hausse.

**M. Desmarais:** Eh bien, parce que le gouvernement ne l'accepterait pas parce que cela signifierait qu'il devrait accorder un bail pour «X» années sans obtenir de garantie de construction.

**Le sénateur Kirby:** C'est exact.

**M. Desmarais:** Alors nous avons donc demandé d'autres propositions d'application rapide, nous avons obtenu des chiffres de 47 et de 96, et 96 était en quelque sorte... soit par l'entremise d'une redevance d'installations passagers, par un étalement du

[Text]

wanted to start construction relatively quickly to make jobs, and they did some balancing and tradeoff of their own.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, I will stop there because that gets into the issue of the passenger facility charge. I'm happy to leave that and come back to it on the next round.

**The Chairman:** Now who had their hand up here?

**Senator LeBreton:** Well, I mean, you know, I can —

**Senator Jessiman:** I've got lots of questions.

**Senator LeBreton:** We're both ready.

**The Chairman:** All right. Senator LeBreton.

**Senator LeBreton:** I will go back to my favourite subject, which is the state of terminals T1T2.

My first question goes back to the testimony that we've had on the need for the redevelopment of Terminals 1 and 2. Mr. Shortliffe and others, of course, testified about the state of disrepair on T1T2, including the parking garages. To quote Mr. Shortliffe in his testimony, he said the situation at Pearson was the result of 15 years of benign neglect. To further quote him, he said that Pearson was a mess. It was a disgrace and, worst of all, it was not working.

The terminals at Pearson were a big part of the problem. As well, Terminal 1 by 1988 and 1989 he best characterized as a slum.

He went on to describe the conditions of the parking garage, the outdated technology, and Terminal 2 was at a stage where it was suffering from an inadequacy of gates.

Do you agree with Mr. Shortliffe's assessment of this? Was this in fact the state in the late 1980s? Was there a great urgency to modernize the terminals, particularly with respect to safety and health aspects?

**Mr. Desmarais:** I think we would agree with Mr. Shortliffe's characterization in 1988. We may not agree with it in 1990 when Terminal 3 opened. We were running over capacity in the two terminals, especially Terminal 1. It was running at roughly 10 million passengers a year in late '88 and early '89. It had a design capacity of roughly 5 million people, so it was well overdue for some work. We had to move some people. Terminal 3 was going to solve that problem.

In the department at that point, there was a split opinion as to whether you needed to redevelop the terminals or wait for a master plan to be developed for the airport to see where that airport was going and to do a quick fix on Terminal 1 especially because it was tired. It had processed too many people for too long.

So, yes, in late '88 it was a mess. In early '91, I guess, from — I'm trying to remember my years and I'm getting them all

[Traduction]

loyer par le gouvernement, ou un chiffre de 47 millions que l'entreprise financerait, puisque le gouvernement souhaitait commencer la construction relativement vite pour créer des emplois, et ils ont fait certains compromis.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, je m'arrêterai ici parce que j'aimerais aborder la question de la redevance d'installations passagers. Je vais laisser ma place à d'autres et y revenir à la prochaine ronde.

**Le président:** Alors, qui avait levé la main?

**Le sénateur LeBreton:** Eh bien, vous savez, je pourrais...

**Le sénateur Jessiman:** J'ai beaucoup de questions à poser.

**Le sénateur LeBreton:** Nous sommes tous les deux prêts.

**Le président:** C'est bien. Sénateur LeBreton.

**Le sénateur LeBreton:** Je reviendrai à mon sujet préféré, l'état des aérogares 1 et 2.

Ma première question renvoie au témoignage que nous avons obtenu sur la nécessité de réaménager les aérogares 1 et 2. M. Shortliffe et d'autres témoins, évidemment, ont parlé de l'état de délabrement de ces aérogares, notamment de leurs garages et stationnements. Pour citer M. Shortliffe, la situation à Pearson est le résultat de 15 années de négligence complaisante. Pour le citer encore, l'aéroport Pearson est dans un état de délabrement total. C'est une disgrâce et, pire encore, il n'est plus fonctionnel.

Les aérogares Pearson étaient une importante partie du problème. De plus, vers 1988 et 1989, on a qualifié l'aérogare 1 de taudis.

Il a poursuivi en décrivant l'état du garage et le stationnement, la technologie dépassée et, selon lui, l'aérogare 2 en était à une étape où les portes d'embarquement sont inadéquates.

Êtes-vous d'accord avec l'évaluation de M. Shortliffe à ce sujet? Était-ce en fait l'état des lieux à la fin des années 80? Est-il si urgent de moderniser les aérogares, particulièrement en ce qui touche la santé et la sécurité?

**M. Desmarais:** Je pense que je suis d'accord avec ce qu'a dit M. Shortliffe de l'état des aérogares en 1988. Ce n'était plus le cas en 1990, avec l'ouverture de l'aérogare 3. L'exploitation dépassait la capacité dans les deux aérogares, particulièrement l'aérogare 1. On y accueillait environ 10 millions de passagers par année à la fin de 1988 et au début de 1989. Elle avait été conçue pour en recevoir environ 5 millions, alors il fallait de toute urgence y faire des travaux. Il nous fallait déplacer les gens. L'aérogare 3 allait résoudre ce problème.

À ce moment-là, on ne s'entendait pas au ministère quant à l'utilité de réaménager les aérogares ou d'attendre qu'un plan directeur soit élaboré pour l'aéroport et de se contenter de réparer rapidement l'aérogare 1, parce qu'elle en avait drôlement besoin. On y avait accueilli beaucoup trop de gens durant beaucoup trop longtemps.

Oh, oui, la situation n'était pas belle à voir à la fin de l'année 1988. Au début de 1991, je crois, à partir de... j'essaie de

[Texte]

confused through this process. When Terminal 3 opened, it alleviated a lot of the problem.

Yes, there were some problems with the fire alarm systems and so on, according to the newest codes that were on the street. It was built and designed in the seventies to the existing codes at the time and met all those codes.

Those problems have been recognized. They were recognized during the proposal process, and there's work under way right now to correct those. In fact, I think the fire alarm systems and so on have been corrected at this stage.

We were obviously looking as a department at the time at a lack of funds to do everything across the country to the 160 some odd airports we were running that were all getting tired and having their budgets cut. So there was a lot of tradeoffs going on. The most urgent safety projects across the country were being funded, and not necessarily Pearson's aesthetics or levels of service. So that's the state we were in at that point.

**Senator LeBreton:** So it's correct to say, then, that there was a lot of urgency when this started.

We've been told that there is a serious need for improvement in the overcrowded trans-border area and to a lesser degree the international area of Terminal 2. Could you elaborate on this?

**Mr. Desmarais:** There's a problem in the trans-border area in Terminal 2. It's short of capacity to service Air Canada's needs. There's no shortage in Terminal 1 or in Terminal 3 at the present time.

I think the design capacity of all these terminals and their trans-border areas is around 7 million, and we are processing roughly 6.5 million people a day. It's getting close to the line where we start seeing some congestion, but it's only in Terminal 2 that we have the real problem to satisfy Air Canada's needs. International areas all have capacity, and so do domestic areas.

**Senator LeBreton:** Will Open Skies change this?

**Mr. Desmarais:** Open Skies may change it. I don't want to comment right now on the current passenger forecast for other obvious reasons. Open Skies may exacerbate the problem, but they may lessen it, as well as flights start going now from, say, Chicago to Ottawa, rather than you don't have to fly to Toronto any more to go to Chicago and so on. So that's still an open question.

**Senator LeBreton:** There was a reference in the testimony to the Mod Q or Gate 80. What is the situation at that particular gate?

[Translation]

me rappeler les années où j'y étais, mais cela ne fait qu'accroître la confusion. À l'ouverture de l'aérogare 3, une grande part des problèmes se sont faits moins pressants.

Oui, le système d'alarme incendie et ainsi de suite fonctionnait mal, selon les codes les plus récents. Il avait été conçu et construit dans les années 70, selon les codes qui existaient à l'époque, et il y était conforme.

Ces problèmes ont été reconnus. Ils l'ont été durant le processus de proposition, et on s'affaire actuellement à les corriger. En fait, je pense même que c'est déjà fait.

Manifestement, notre ministère cherchait à l'époque à fonctionner malgré une pénurie de fonds qui l'empêchait de faire tout ce qu'il aurait fallu pour les quelque 160 aéroports que nous exploitons d'un bout à l'autre du pays qui commençaient à montrer de l'âge et dont le budget était réduit. Alors, on faisait beaucoup de compromis. Les projets de sécurité les plus urgents dans tout le pays recevaient un financement, parfois au détriment de l'esthétique et des services de l'aéroport Pearson. C'est donc là qu'on en était à l'époque.

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi, on a raison de dire que beaucoup de choses étaient urgentes au moment où tout cela a commencé.

On nous a dit que beaucoup d'améliorations s'imposent dans le secteur surpeuplé du transport transfrontalier et, à un moindre degré, au secteur du transport international de l'aérogare 2. Pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet?

**M. Desmarais:** Le secteur des vols transfrontaliers de l'aérogare 2 pose problème. Il n'a pas la capacité voulue pour répondre aux besoins d'Air Canada. Il n'y a pas de carence aux aérogares 1 et 3 à l'heure actuelle.

Je pense que la capacité d'aménagement de ces aérogares et de leurs secteurs transfrontaliers est d'environ 7 millions de passagers, et nous en accueillons environ 6,5 millions par jour. Nous approchons de la limite où on peut observer une certaine congestion, mais seule l'aérogare 2 nous empêche de réellement répondre aux besoins d'Air Canada. Les secteurs des vols internationaux ont tous de la capacité, comme les secteurs des vols intérieurs.

**Le sénateur LeBreton:** La politique des ciels ouverts y changera-t-elle quelque chose?

**M. Desmarais:** Elle le pourrait. Je ne veux pas pour l'instant faire de commentaires sur les prévisions actuelles quant aux passagers, pour d'autres raisons bien évidentes. La politique des ciels ouverts peut exacerber le problème, mais elle peut aussi l'amoindrir, par exemple si les vols commencent à partir de, par exemple, Chicago vers Ottawa, ce qui fait que vous n'auriez plus à passer par Toronto pour aller à Chicago, et ainsi de suite. Alors, on ne peut donner de réponse sûre.

**Le sénateur LeBreton:** On parle dans le témoignage du Mod Q ou de la porte 80. Quelle est la situation à cet endroit particulier?



[Text]

**Mr. Desmarais:** Mod Q and gate 80 are different areas. Mod Q is a new international area built off the east end of Terminal 2. I'm going to confuse north, south, east and west. I think it's the south end, actually, of Terminal 2.

**Senator Kirby:** The terminal runs north and south.

**Mr. Desmarais:** It's the south end. That was built basically at that time of WardAir, and it was going to accommodate WardAir and was subsequently taken over by Air Canada.

Gate 80 was a separate facility built at a time I guess in the late seventies, early eighties. It was built by Air Canada, and the agreement signed with Air Canada at that time said that we would buy that back at market value if we ever wanted it. So the building itself was not covered by a lease agreement. It was wholly owned by Air Canada. That was the first area of construction to be undertaken in either proposal we got, ATDG's or Paxport's. So it was a problem area.

**Senator LeBreton:** With respect to Mod Q, are you presently operating on a temporary certificate?

**Mr. Desmarais:** On Mod Q, on the air side, there are some congestion problems. The certification in there the last, oh, three or four years has been temporary, looking for some solution to the taxiing problem and the parking problem in that area. I will say to you now that the Paxport proposal, as accepted, did not solve that problem.

**Senator LeBreton:** There has been the suggestion that the passenger decline during the recession — and we have heard this many times in the early nineties — eased the pressure on T1T2, and therefore the situation is not urgent. I made the comment — as you know, we see this often in government. When the heat is off, it gets put on the backburner. Then when the heat is on again, it creates a problem for all concerned. So I'd like to have your opinion as to the method of planning for airplane renewal, and does it make sense to derail a policy if there's a downturn in the economy?

**Mr. Desmarais:** It doesn't necessarily make sense to derail a policy. It might make sense to delay it and delay implementation sometimes if you are a government because of funding considerations and so on.

In terms of whether Terminal 1 or the airport is adequate in terms of capacity and the urgency of it, it does become an urgent problem as we get closer and closer to the turn of the century. As passengers grow — and we've had a downturn, and it looks like we've now had a turn to the downturn, if you like. Passengers have started to grow again, and by the turn of the century, we will still have some terminal problems at Pearson. Now the problem with that is that you need —

[Traduction]

**M. Desmarais:** Mod Q et la porte 80 sont des secteurs différents. Mod Q est un nouveau secteur international bâti à l'extrémité est de l'aérogare 2. Bon. Voilà que je confonds le nord, le sud, l'est et l'ouest. À vrai dire, je pense que c'est l'extrémité sud, soit l'aérogare 2.

**Le sénateur Kirby:** L'aérogare est située dans l'axe nord-sud.

**M. Desmarais:** C'est à l'extrémité sud. L'édifice a été construit fondamentalement à l'époque de WardAir, il devait répondre aux besoins de WardAir et a été subseqüemment repris par Air Canada.

La porte 80 est une installation distincte, bâtie, je crois, vers la fin des années 70, le début des années 80. L'immeuble a été bâti par Air Canada, et l'entente signée par Air Canada à l'époque mentionnait que nous rachèterions l'édifice au prix du marché si jamais nous le voulions. Ainsi, l'édifice proprement dit n'est pas visé par un bail. Air Canada en était pleinement propriétaire. C'est le premier secteur où il devait y avoir de la construction dans les deux propositions que nous avons reçues, celle d'ATDG ou de Paxport. Alors, c'était un secteur à problème.

**Le sénateur LeBreton:** En ce qui concerne Mod Q, l'exploitez-vous présentement avec un certificat temporaire?

**M. Desmarais:** En ce qui concerne Mod Q, nous avons des problèmes de congestion du côté aérien. L'octroi de certificat à cet endroit au cours des, oh, trois ou quatre dernières années a été temporaire, tandis qu'on recherchait des solutions aux problèmes de circulation au sol et de stationnement dans ce secteur. Je vous dirai maintenant que la proposition de Paxport, dans sa forme acceptée, ne résout pas ce problème.

**Le sénateur LeBreton:** On a laissé entendre que la diminution du nombre de passagers au cours de la récession (et nous avons entendu souvent ce terme au début des années 90) a remédié quelque peu au problème des aérogares 1 et 2, ce qui fait que la situation n'est pas urgente. J'ai fait le commentaire... comme vous le savez, nous voyons cela souvent au gouvernement. Quand la situation devient moins urgente, les choses sont mises en suspens. Puis, quand la situation redevient urgente, toutes les personnes concernées se retrouvent en face d'un problème. Alors, j'aimerais avoir votre opinion quant à la méthode de planification pour le renouvellement des zones aéroportuaires; est-il logique de déroger à une politique si l'économie connaît un ralentissement?

**M. Desmarais:** Il n'est pas nécessairement logique de déroger à une politique. Un gouvernement peut parfois trouver logique de la retarder ou d'en retarder l'application pour des raisons de financement et d'autres raisons.

Quant à savoir si l'aérogare 1 ou l'aéroport a une capacité adéquate ou s'il est urgent que sa capacité le devienne, c'est bel et bien un problème dont l'urgence se fait toujours plus grande à mesure qu'approche la fin du siècle. Comme le nombre de passagers augmente... et nous avons connu un ralentissement à ce titre, et il semble maintenant que nous ayons redressé ce ralentissement, si vous voulez. Le nombre de passagers a recommencé à augmenter, et d'ici la fin du siècle, les aérogares de Pearson connaîtront toujours des problèmes. Pour y remédier, il vous faut...

[Texte]

**Senator Gigantès:** Can someone explain the term “turn to the downturn”?

**Mr. Desmarais:** Excuse me, senator. The downturn is now turned up.

**Senator Gigantès:** I see. Okay. Because it could turn sideways or further down. Thank you.

**Mr. Desmarais:** Sorry. In the sense of looking at those facilities, the proposal we were looking at, at any terminal development or reconstruction and so on, will take about eight years. By the end of that eight years, you will be looking at capacity limitations, even with a new set of terminals.

**Mr. Rowat:** You have to take Terminal 1 out of commission.

**Mr. Desmarais:** The other point we were going to make here is that you have to take Terminal 1 out of commission at some stage to do anything economically viable with those terminals. Once you lose that terminal, which would be roughly four to six years into a construction program, at that point we would probably be into severe congestion problems because we are now four years later than when this proposal was first submitted.

**Senator LeBreton:** What's the passenger capacity now of Terminal 1, just roughly?

**Mr. Desmarais:** I will give you a fairly rough number if I can find it here. The capacity of Terminal 1 is 6.5 million people.

**Senator LeBreton:** And Terminal 2?

**Mr. Desmarais:** Terminal 2 is 11.5, and Terminal 3 is 10.

**Senator LeBreton:** What can Terminal 2 — if you take the 6 million out of Terminal 1 and put it over to Terminal 2, does it reach capacity then?

**Mr. Desmarais:** Terminal 2 is currently processing 9.7 million people right now.

**Senator LeBreton:** And what's their capacity?

**Mr. Desmarais:** That's actually a 1994 total, and their capacity is 11.5.

**Senator LeBreton:** So they are getting pretty close.

**Mr. Desmarais:** They are getting close. Terminal 3 is processing about 6.7, 6.8, and their capacity is 10. So a couple of years from now, who knows. But you take the 4.5 million people you are processing in Terminal 1 currently and try to distribute them, and you start running into congestion problems.

**Senator LeBreton:** So you are getting up to the top of the capacity of both terminals.

Going to the contracts, what exactly were the contracts in question for? Mr. Power made it clear that the major focus of the Request for Proposal was modernization of the terminals and not increased capacity. I think his words were that the increased

[Translation]

**Le sénateur Gigantès:** Pouvez-vous m'expliquer ce que vous voulez dire par «redressement du ralentissement»?

**M. Desmarais:** Excusez-moi, sénateur. Le ralentissement est maintenant chose du passé.

**Le sénateur Gigantès:** Je vois. D'accord. Parce que le ralentissement aurait pu se faire sentir ailleurs ou s'aggraver. Merci.

**M. Desmarais:** Désolé. Quant à ces installations, nous recherchons une proposition qui, pour toute reconstruction ou tout aménagement d'une aérogare, comporterait un délai d'environ huit ans. À la fin de ces huit ans, il vous faudrait revoir les limitations de capacité, même avec des aérogares toutes neuves.

**M. Rowat:** Il vous faut fermer l'aérogare 1.

**M. Desmarais:** L'autre argument que nous souhaitons faire valoir ici, c'est qu'il vous faut fermer l'aérogare 1 à une étape ou à une autre si vous voulez arriver à ce que les aérogares soient viables sur le plan économique. Une fois cette aérogare fermée, soit environ quatre à six ans après le début d'un programme de construction, nous connaîtrions probablement de graves problèmes de congestion parce qu'il s'est déjà écoulé quatre ans depuis la première présentation de cette proposition.

**Le sénateur LeBreton:** Pourriez-vous nous donner une estimation de la capacité d'achalandage actuel de l'aérogare 1?

**M. Desmarais:** Je vais vous donner un chiffre très approximatif si j'arrive à le trouver ici. La capacité de l'aérogare 1 est de 6,5 millions de personnes.

**Le sénateur LeBreton:** Et l'aérogare 2?

**M. Desmarais:** Les chiffres sont de 11,5 pour l'aérogare 2 et de 10 pour l'aérogare 3.

**Le sénateur LeBreton:** L'aérogare 2 peut-elle... si vous deviez transférer 6 millions de passagers de l'aérogare 1 à l'aérogare 2, la capacité serait-elle atteinte?

**M. Desmarais:** L'aérogare 2 reçoit actuellement 9,7 millions de personnes.

**Le sénateur LeBreton:** Et quelle est sa capacité?

**M. Desmarais:** À vrai dire, il s'agit des chiffres de 1994, et sa capacité est de 11,5.

**Le sénateur LeBreton:** Alors les aérogares approchent de leur limite.

**M. Desmarais:** Elles approchent de leur limite. L'aérogare 3 reçoit environ 6,7, 6,8 millions de passagers, sa capacité est de 10. Alors, d'ici quelques années, qui sait? Mais si vous prenez les 4,5 millions de passagers qui transitent par l'aérogare 1 actuelle et que vous tentez de les répartir, vous risquez d'avoir des problèmes de congestion.

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi donc, on approche de la capacité maximale pour les deux aérogares.

Pour en revenir aux contrats, à quoi exactement ces contrats étaient-ils destinés? M. Power a précisé clairement que la demande de propositions visait la modernisation des aérogares et non pas une augmentation de leur capacité. Je pense qu'il a dit

[Text]

capacity would have been a byproduct. Is that the case? I mean we're still talking about fixing the terminals. We weren't necessarily talking about increasing the capacity of those terminals.

**Mr. Desmarais:** That's correct. The problem is the piece of land they are on. With all the constraints you have to build in for air site operations and roads and so on, it was our belief that you couldn't expand the capacity much beyond the existing capacity that existed there. If you did, it was by ingenuity. Both proposals showed ingenuity in trying to achieve capacity increases.

I think the 39 million that Paxport proposed was a bit of a dream. The air side wouldn't handle that type of traffic, and this is where we come down to a 30 to 32 type of figure.

So, yeah, our major concern was redeveloping and getting a new, modern, world class facility, a little bit of expansion if it was possible.

**Senator LeBreton:** Going back to the date that the award was made to Paxport, in the original letter from the ADM (Airports), Mr. Victor Barbeau, dated December 7th, 1992, he listed a number of issues — which you referred to earlier — to be resolved or alternately matters that were not acceptable. I have a copy of his letter. Of course it's dated December 7th, 1992, and it's part of our documentation. I could read the letter into the record, but I was wanting to ask you — I guess I will read —

**Senator Gigantès:** Is there a document number?

**Senator LeBreton:** This is the letter from Victor Barbeau — I will have to get the document number. It was —

**Senator Gigantès:** You'll get Senator Tkachuk very angry if you don't.

**Senator Tkachuk:** No, she's not making any conclusions senator.

**Senator Gigantès:** You're only getting angry at the Liberals.

**Senator Tkachuk:** I'm not getting angry at the Liberals.

**Senator LeBreton:** It's a letter that we've — it's 001844.

**Senator Gigantès:** Thank you. Very kind of you.

**Senator LeBreton:** I will read from the letter because I'm going to ask you how you dealt with each of these concerns in your negotiations. He, of course, advises them that the evaluation committee determined that their proposal was the best overall acceptable response to the objectives and requirements set out in the Request for Proposal.

Your proposal, however, contains provisions which concern the government and cannot be accepted in whole or in part; the following are examples of some of these provisions:

[Traduction]

que l'augmentation de capacité serait un résultat indirect. Est-ce le cas? À vrai dire, nous parlons encore de réparer les aérogares. Nous ne parlons pas nécessairement d'en augmenter la capacité.

**M. Desmarais:** C'est exact. Le problème, c'est le terrain sur lequel elles sont situées. En raison de toutes les contraintes liées à l'exploitation d'un aéroport et aux routes et ainsi de suite, nous pensions ne pas pouvoir augmenter la capacité des aérogares bien au-delà de leur capacité actuelle. Si vous y arrivez, c'est que vous faites preuve de beaucoup d'ingéniosité. Les deux propositions préconisaient des solutions ingénieuses pour l'augmentation de la capacité.

Je pense que le chiffre de 39 millions préconisé par Paxport était un peu irréaliste. Le secteur aérien ne pourrait accommoder un tel achalandage, et c'est pourquoi nous revenons à un chiffre d'environ 30 à 32 millions.

Alors, oui, notre principale préoccupation était la remise en valeur des installations et l'obtention d'une installation nouvelle, moderne, de classe mondiale, et, si possible, une légère expansion.

**Le sénateur LeBreton:** Pour en revenir à la date où le contrat a été accordé à Paxport, dans la lettre qu'il a envoyée le 7 décembre 1992, le SMA des Aéroports, M. Victor Barbeau, énumère un certain nombre de questions, dont vous avez parlé plus tôt, qu'il fallait résoudre et d'autres points qui n'étaient pas acceptables. J'ai une copie de sa lettre. Évidemment, elle est datée du 7 décembre 1992 et elle fait partie de notre documentation. Je pourrais lire la lettre aux fins du compte rendu, mais je voulais vous demander... je pense que je vais lire...

**Le sénateur Gigantès:** Le document porte-t-il un numéro?

**Le sénateur LeBreton:** C'est une lettre de Victor Barbeau... je vais tenter de trouver le numéro de document. C'était...

**Le sénateur Gigantès:** Le sénateur Tkachuk vous en voudra beaucoup si vous ne le trouvez pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, elle ne formule pas de conclusions, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Vous ne vous fâchez que contre les libéraux.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne me fâche pas contre les libéraux.

**Le sénateur LeBreton:** C'est une lettre que nous avons... le numéro est 001844.

**Le sénateur Gigantès:** Merci. Vous êtes bien gentille.

**Le sénateur LeBreton:** Je vais vous lire des extraits de la lettre parce que je vais vous demander comment vous avez abordé chacune de ces préoccupations dans vos négociations. Évidemment, l'auteur les informe que le comité d'évaluation a déterminé que leur proposition était celle qui, globalement, répondait le mieux aux objectifs et aux exigences établis dans la demande de propositions.

Toutefois, votre proposition contient des dispositions qui préoccupent le gouvernement et qui ne peuvent être acceptées, en tout ou en partie; voici certains exemples de ces dispositions:



## [Texte]

1. The early start option;
2. The restrictions with respect to the diversion of traffic;
3. The allocation of landing rights and gate privileges;
4. The funding mechanism with respect to the employee transfer plan;
5. The terms to be incorporated into the various agreements.

He goes on to say:

Moreover, the changing financial realities within the airline industry are impressing the government with a number of additional concerns, particularly the financeability of your Proposal.

I point out, "of your Proposal", not of the company.

We are prepared to enter into negotiations to reach an agreement within the framework of the Request for Proposals, **provided that**

- 1) certain changes required by the Minister are made to your Proposal in order to accommodate the government's concerns; and
- 2) you demonstrate to the satisfaction of the government by February 15, 1993 that your Proposal, in the circumstances, as financeable.

Your confirmation that you agree with the above provisos must be received by the Department of Transport on or before 5 p.m. EST Thursday, December 10, 1992.

To go back to my question, would you describe how you dealt with each of these issues that Mr. Barbeau outlined in his letter to Paxport?

**Mr. Desmarais:** I think I mentioned earlier the early start option that Paxport had proposed, which was roughly a 150 million investment with no guarantee of development and taking all the concession revenue, parking revenue into their bank account, if you like, or into their control with no payback to the government as unacceptable. We rejected that outright. We had a different early start option, if you like, at the end, which was the \$96 million one with the rent deferral.

The restrictions with respect to diversion of traffic, their proposal asked for 39 million passengers and no diversions and only incremental passengers would be diverted beyond 39 million to some other terminal.

Well, we all know that one passenger can't be diverted. You have to divert the whole group. So that's where we start negotiating back to the 33 million with 1.5 million — the ability to move 1.5 million passengers at any time to another terminal.

## [Translation]

1. l'option de démarrage rapide;
2. les restrictions qui touchent le détournement du trafic;
3. l'attribution de droits d'atterrissage et de privilèges quant aux portes d'embarquement;
4. le mécanisme de financement qui touche le plan de mutation des employés;
5. les modalités qui doivent être intégrées aux diverses ententes.

Il poursuit ainsi:

De plus, l'évolution de la situation financière de l'industrie des lignes aériennes suscite un certain nombre de préoccupations supplémentaires aux yeux du gouvernement, particulièrement en ce qui touche la capacité financière de votre proposition.

Notez qu'on dit: «de votre proposition», et non pas de l'entreprise.

Nous sommes prêts à négocier une entente selon le cadre établi dans la demande de propositions, **à condition que**

- 1) certaines modifications exigées par le ministre soient apportées à votre proposition de façon à résoudre les préoccupations du gouvernement; et
- 2) vous fassiez la preuve, au plus tard le 15 février 1993 et à la satisfaction du gouvernement, que votre proposition peut être financée dans les circonstances.

La confirmation de votre acceptation des critères mentionnés ci-dessus doit être reçue par le ministère des Transports au plus tard à 17 h, HNE, le jeudi 10 décembre 1992.

Pour en revenir à ma question, nous diriez-vous de quelle façon vous avez abordé chacune des questions que M. Barbeau énumérées dans sa lettre à Paxport?

**M. Desmarais:** Je pense avoir mentionné plus tôt que l'option de démarrage rapide qu'avait proposée Paxport, qui consistait grosso modo en un investissement de 150 millions de dollars sans garantie d'aménagement et prévoyait le transfert de toutes les recettes des concessions et de toutes les recettes du stationnement à leur compte bancaire, si vous voulez, ou sous leur contrôle sans remboursement au gouvernement était inacceptable. Nous l'avons rejetée d'emblée. Nous avons une autre option de démarrage rapide, si vous voulez, qui était en bout de ligne de 96 millions de dollars avec étalement du loyer.

Quant aux restrictions touchant le détournement du trafic, leur proposition demandait 39 millions de passagers sans détournement, et on ne pourrait détourner les passagers vers d'autres aéroports que lorsque ce chiffre serait atteint.

Eh bien, nous savons tous qu'on ne peut détourner un seul passager. Il faut détourner le groupe tout entier. C'est pourquoi nous avons commencé à renégocier un chiffre de 33 millions de passagers, avec la capacité de déplacer en tout temps vers d'autres aéroports des blocs de 1,5 million de passagers.

[Text]

The allocation of landing rights and gate privileges — as I say, I have some difficulty with that one. I don't really recall that one, how it was done. I believe they were looking for some definition or some input into the minister's allocation of landing rights and so on. That was not in the cards.

The gate privileges, I'm thinking here that they wanted to be able to gate anybody, including cargo aircraft and so on, and that was also a no-no. These were passenger terminals, but it was that type of thing that was coming through in their proposal that we wanted to get straightened out, that this was a passenger terminal, and it was going to be only used for that, and the minister's prerogative to assign landings rights was the minister's prerogative and nobody else's.

The funding mechanism with respect to the employee transfer plan was really the portability of pensions, the transfer of pensions from the federal government to Paxport with the employee transfer, and how they were then going to fund the pension plan and top it up to give a pension to the employees. That was resolved through the negotiations on the employee transfer agreement. I can't point you to an exact clause, but if you go through that agreement, all those issues were resolved.

The terms to be incorporated into the various agreements, there's probably a list of 50 or 55 that we eventually incorporated into various agreements that the government didn't agree with their proposal. I could probably find you a list, although I don't have one presently before me, of what we negotiated and what the resolution was, if you like.

**Senator LeBreton:** And then he went on to, you know —

**Mr. Desmarais:** The financeability issue was the one that was looked at by Paul Stehelin.

**Senator LeBreton:** That's right.

So is it fair to say that the concerns that were outlined on behalf of the government by Mr. Barbeau were then all satisfied in the process?

**Mr. Desmarais:** They were resolved.

**Senator LeBreton:** They were resolved. Okay.

What would you say now, going back to the state of the terminals, especially Terminal 1 — because I'm going to refer to a document that was filed with the committee, a list of documents received from Robert Vineberg as of August 1, 1995. These are court documents. I received them from the committee. One document is a memorandum from you, Mr. Desmarais, to Mr. Mulder with regard to: "1) Restoration of T1 Parking Garage, and, 2) Terminal Life Safety Projects". Shall I read this into the record, or do you want to comment on this?

[Traduction]

L'attribution de droits d'atterrissage et de privilèges relatifs aux portes d'embarquement... comme je l'ai déjà dit, me posait problème. Je ne me rappelle pas réellement cette clause et la façon dont elle a été présentée. Je crois qu'ils cherchaient à obtenir une définition ou à avoir un mot à dire dans l'attribution des droits d'atterrissage par le ministre, et ainsi de suite. Cela ne figurait pas sur les cartes.

Quant aux privilèges relatifs aux portes d'embarquement, je crois qu'ils souhaitaient pouvoir y amener n'importe qui, y compris les avions de marchandises et ainsi de suite, et cela ne pouvait non plus être accepté. Il s'agissait d'aérogares de passagers, mais c'est ce genre d'éléments de leur proposition que nous souhaitions corriger, qu'il s'agissait d'une aérogare pour passagers, et qu'elle n'allait servir qu'à cette fin, et que la prérogative du ministre quant à l'attribution des droits d'atterrissage était celle du ministre et de personne d'autre.

En ce qui touche le mécanisme de financement relatif au régime de mutation des employés, il s'agissait en réalité de la transférabilité des pensions, c'est-à-dire du transfert des pensions du gouvernement fédéral à Paxport en même temps que la mutation des employés, et la façon dont on allait financer le régime de pension et y ajouter pour procurer aux employés une pension de retraite. Les négociations relatives à l'accord de mutation des employés ont permis de résoudre cette question. Je ne peux vous citer exactement un passage, mais si vous lisez l'accord, vous verrez que tous les problèmes ont été résolus.

En ce qui touche les modalités à inclure aux diverses ententes, il y en a probablement une liste de 50 ou de 55 que nous avons finalement incluse dans diverses ententes et pour lesquelles le gouvernement n'avait pas accepté la proposition initiale. Je pourrais probablement vous trouver une liste des éléments que nous avons négociés et du règlement que nous avons obtenu, si vous le souhaitez.

**Le sénateur LeBreton:** Puis, il poursuit en disant, vous savez...

**M. Desmarais:** La question de la capacité financière était l'une de celles qui ont été confiées à Paul Stehelin.

**Le sénateur LeBreton:** C'est exact.

On peut donc dire sans se tromper que les préoccupations exprimées au nom du gouvernement par M. Barbeau ont toutes été résolues?

**M. Desmarais:** Elles l'ont toutes été.

**Le sénateur LeBreton:** Elles l'ont toutes été. D'accord.

Quels seraient vos commentaires quant à l'état des aérogares, particulièrement l'aérogare 1... parce que je vais faire allusion à un document déposé devant le comité, une liste de documents reçus de Robert Vineberg à partir du 1<sup>er</sup> août 1995. Il s'agit de documents d'un tribunal. Le comité me les a envoyés. L'un des documents est une note de service que vous, monsieur Desmarais, avez adressée à M. Mulder en ce qui touche: 1) la restauration du garage du stationnement de l'aérogare 1 et 2) les projets de sécurité de l'aérogare. Voulez-vous que je les lise pour le compte rendu, ou préférez-vous les commenter?

[Texte]

**Mr. Desmarais:** I know the memo.

**Senator LeBreton:** It's a court document. The litigation document number is 5517. It's a court document, 00820436 to 441. This is a memorandum dated July 21st, 1994, so just about a year ago now. It's a memorandum from Mr. Desmarais to Mr. Mulder, who is the Deputy Minister of Transport. I will quote from the memorandum.

If the Minister wishes to continue to apply pressure to gain acceptance of C22 —

meaning Bill C-22 —

— we would suggest that the larger projects of new runways and terminal restoration and expansion with their large economic impacts are more amenable to this. The non approval of the above projects while appearing to give leverage, actually only raise the level of risk to public safety and security which, if an accident occurred, could result in extreme criticism of the government and the Department.

As funds are available to undertake this work, and there do not appear to be any policy or technical reasons not to undertake them, lack of action also results in increased liability with the potential for punitive damages if an accident occurs.

Then it goes on to say as "Background":

Since 1988, Transport Canada has spent approximately 7.5 million in ongoing repairs, but, in recent years, work was deferred pending transfer of the terminals.

It goes on to say:

An opinion has been received from Justice (based on a limited opportunity to consider the facts) that the Government is exposed to liability and possibility punitive damages in the event of personal injury, death, or property damage attributable to the condition of the garage.

**Senator Kirby:** What's the date on that?

**Senator LeBreton:** July 21st, 1994.

Repairs required to maintain the structure, through the 1994/95 winter will cost \$865,000 and provide for repairs in the ingress/egress routes only.

Then the last part:

The total closure of T1, to offset this problem has been considered but has been rejected, and this would severely restrict the capacity of LBPIA to handle existing traffic let alone any growth.

[Translation]

**M. Desmarais:** Je connais la note de service dont vous voulez parler.

**Le sénateur LeBreton:** Il s'agit d'un document déposé en preuve. Pour l'arbitrage du litige, il portait le numéro 5517. Il s'agit d'un document déposé en preuve, qui porte les numéros 00820436 à 441. C'est une note de service datée du 21 juillet 1994; elle date donc d'environ un an. C'est une note de service de M. Desmarais à M. Mulder, sous-ministre des Transports. Je vais vous en citer des passages:

Si le ministre souhaite continuer à exercer des pressions pour que le C-22...

il parle du projet de loi C-22...

...soit accepté, nous pensons que les grands projets de construction de nouvelles pistes et de restauration et d'expansion des aéroports, qui ont d'importantes répercussions économiques, s'y prêtent davantage. La non-approbation des projets mentionnés ci-dessus peut sembler accroître le pouvoir de négociation, mais elle ne fait en réalité qu'accroître le risque pour la sécurité publique, et si un accident devait se produire, le gouvernement et le ministère pourraient faire l'objet de critiques acerbes.

Puisque des fonds sont disponibles pour ce travail et qu'il ne semble pas y avoir de raisons stratégiques ou techniques pour ne pas aller de l'avant, la procrastination fait également augmenter la responsabilité, et si un accident devait se produire, les parties lésées pourraient réclamer des dommages-intérêts punitifs.

La note de service se poursuit ainsi, dans la rubrique «Contexte»:

Depuis 1988, Transports Canada a consacré une somme d'environ 7,5 millions de dollars à des réparations, mais au cours des dernières années, le travail a été retardé jusqu'au transfert des aéroports.

La note se poursuit ainsi:

Nous avons reçu un avis du ministère de la Justice (qui n'avait pu considérer les faits à sa guise) selon lequel le gouvernement est exposé à une responsabilité civile et à la possibilité de dommages-intérêts punitifs en cas de blessure, de décès ou de dommages à la propriété attribuables à l'état du garage.

**Le sénateur Kirby:** Quelle est la date du document?

**Le sénateur LeBreton:** Le 21 juillet 1994.

Les réparations nécessaires à l'entretien de la structure, dont les travaux se dérouleront durant l'hiver 1994-1995, coûteront 865 000 \$ et ne portent que sur des réparations des voies d'accès et de sortie seulement.

Puis, la dernière partie:

Pour corriger ce problème, on a pensé fermer totalement l'aérogare 1, mais cette solution a été rejetée puisque la capacité des autorités de l'aéroport international Lester B. Pearson d'accommoder le trafic existant serait gravement restreinte, sans parler de toute augmentation possible.



[Text]

I could continue on, but it's very obvious from this memorandum, Mr. Desmarais, that you have some very, very serious concerns about the safety at Terminal 1 and, in fact, have warned the government that they are subject or liable in the case of an accident which may happen.

**Mr. Desmarais:** I don't know if I have warned the government. I've put a memo up to the deputy minister saying he might potentially want to talk to the minister about that.

There were concerns about some of the life safety systems in Terminal 1. The minister subsequently approved the program, and I'm not even sure if it wasn't a day or two later before that memo could even be delivered. Those upgrades have been made at this time.

**Senator LeBreton:** So are you saying, then, that Terminal 1 — you said a moment ago that you really do believe Terminal 1, in order to probably do the work, should be closed.

**Mr. Desmarais:** I'm saying if you want to redevelop the terminals and get the maximum capacity out of that area, at some stage Terminal 1 will have to be demolished and replaced by something.

If you look at the types of proposals we are getting in the optimization of that area, you could leave Terminal 1. You could fix it up. You could spend the money to fix it up. It would probably cost you in the neighbourhood of the same type of money to do the complete fixup and bring it back to today's world class standards, if you like, the big problem being the parking garage and bringing that back to standard, not the terminal building itself. So you have to make some choices as a government going forward with any type of development at Pearson.

At today's date, if you're looking at it, you would probably look at an infield terminal or expanding Terminal 3 before you did anything to Terminal 1 because you do need to replace the capacity if you take it out of service. So there's all kinds of issues around Terminal 1.

But the program we were proposing at the time, at that point that I was writing a memo on, was a program that would keep Terminal 1 operational for roughly 10 years so decisions could be made. There were some problems with the sprinkler systems. There's problems with the elevator systems. There's problems with several systems. As I say, all those repairs have been undertaken to date, and there will be more undertaken as we go along.

**The Chairman:** Senator Kirby, a supplementary?

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, this is really a question through Senator LeBreton to our counsel.

[Traduction]

Je pourrais poursuivre, mais la note de service révèle de façon très claire, monsieur Desmarais, que vous étiez très très inquiet de la sécurité de l'aérogare 1 et, en fait, que vous aviez averti le gouvernement qu'il pouvait être tenu responsable si un accident devait se produire.

**M. Desmarais:** Je ne sais pas si j'ai averti le gouvernement. J'ai tout simplement rédigé la note de service à l'intention du sous-ministre en lui disant qu'il pourrait peut-être en parler au ministre.

Il y avait des préoccupations à propos des systèmes de sécurité de l'aérogare 1. Par la suite, le ministre a approuvé le programme, et je ne suis même pas sûr si ce n'était pas un ou deux jours avant même que je puisse lui faire parvenir cette note de service. Ces améliorations ont été apportées à cette époque.

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi, vous êtes en train de dire que l'aérogare 1... vous avez dit il y a un moment que vous pensiez réellement qu'il fallait fermer l'aérogare 1 pour bien faire le travail.

**M. Desmarais:** Ce que je dis, c'est que si vous voulez réaménager les aérogares pour en tirer la capacité maximale, il vous faudra à un certain moment démolir l'aérogare 1 et la remplacer par autre chose.

Certaines des propositions que nous avons obtenues quant à l'optimisation de ce secteur préconisent le maintien de l'aérogare 1. On pourrait la réparer. On pourrait dépenser l'argent pour la réparer. Cela coûterait probablement à peu près autant d'argent pour la réparer complètement et l'adapter aux normes internationales d'aujourd'hui, si vous voulez, parce que le principal problème est le garage de stationnement et l'adaptation aux normes actuelles, et non pas l'édifice de l'aérogare proprement dit. Ainsi donc, un gouvernement qui souhaite réaménager l'aéroport Pearson doit donc faire certains choix.

À l'heure actuelle, si on envisage la question, on penserait probablement à une aérogare d'entrepiste ou à une expansion de l'aérogare 3 avant de toucher à l'aérogare 1, parce qu'il faut avoir un endroit où diriger le trafic si on doit fermer l'aérogare 1. Comme vous le voyez, l'aérogare 1 faisait l'objet de toutes sortes d'enjeux.

Mais le programme que nous propositions à l'époque, au moment où j'écrivais une note de service à ce sujet, nous aurait permis de maintenir l'aérogare 1 opérationnelle durant environ dix ans, de façon à permettre des décisions. Le système de gicleurs posait des problèmes. Les ascenseurs posaient des problèmes. Plusieurs systèmes connaissaient des problèmes. Comme je l'ai dit, toutes ces réparations ont été entreprises à ce jour, et il y en a d'autres qui doivent l'être.

**Le président:** Sénateur Kirby, vous avez une question supplémentaire?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, il s'agit en réalité d'une question que j'aimerais poser à notre conseiller juridique par l'entremise de le sénateur LeBreton.

[Texte]

The document being quoted has a number, but it's also a document submitted in the court case, as I understand it. I understand that. I'm not arguing with the fact you have the document, but it seems to me that if in your arguments over what is legal for us to have and what isn't, if we have some documents relating to the court case, then my instinct is we ought to be able to have them all. So I'm just supporting the use of that document.

**Senator LeBreton:** I'm not going to argue with that at all.

**Senator Kirby:** No, I know you don't, but it's the first time — I guess mentally I've always looked at the other numbers. As you say, that's got both numbers, but since it has a court number on it and since we've been provided with some, I don't know how anybody can decide we can't —

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** I don't think there's any problem with that. I cleared them with the Department of Justice people before I delivered them up, and these volumes were made available, through the clerk, to you.

**Senator Kirby:** So we can get whatever documents we need?

**Mr. Nelligan:** Let me put it this way. All I have so far is this one bundle which has come in. What I'm hoping is that we can get the actual — we never got this from Justice. They have them too. They have coded lists of all of the documents, and I'm hoping that we should have access to all of those.

**Senator Kirby:** I just thought that the fact that Senator LeBreton had quoted that document was a help to my broader question, which is how do we get the documents?

**Senator LeBreton:** Actually, what I did, I got the list. I just picked the documents up with regard to these witnesses.

**Senator Kirby:** Okay. I just wanted to make sure that you were aware that in fact that's what it was. That's fine.

**Senator LeBreton:** Going back to Terminal 1, you probably read or heard the testimony of Mr. Hession where he suggested that if it were not on federal land, the health department would have come in and shut the place down. Of course, you've already spoken of the work that's ongoing there. Is this not tremendously costly, you know, this ongoing repair and patch and fix? As I understand it, the last time I was in Terminal 1, the parking garage certainly wasn't operating to its fullest capacity. As a matter of fact, a chunk of it fell down about three feet from me.

**Mr. Desmarais:** There are several floors on the parking garage, and I don't know how many, off the top of my head, that are closed because of chloride damage to the concrete. There is

[Translation]

Le document cité porte un numéro, mais j'ai cru comprendre qu'il s'agit également d'un document qui a été déposé en preuve au tribunal. Je comprends cela. Je ne conteste pas le fait que vous ayez le document, mais il me semble que si nous établissons que nous pouvons avoir en toute légalité des documents relatifs à l'affaire portée devant les tribunaux, nous devrions être capables de tous les avoir. Je ne fais qu'appuyer l'utilisation de ce document.

**Le sénateur LeBreton:** Ce n'est pas moi qui vais contester cela.

**Le sénateur Kirby:** Non, je sais que vous ne le ferez pas, mais c'est la première fois... je pense que je ne me suis toujours attaché qu'aux autres numéros. Comme vous dites, le document porte deux numéros, mais puisqu'il a un numéro de tribunal et que certains de ces documents nous ont été remis, je ne sais pas comment quelqu'un pourrait décider que nous ne pouvons...

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Je ne pense pas que cela pose problème. J'ai obtenu l'autorisation des gens du ministère de la Justice avant d'apporter les documents, et ces volumes ont été mis à votre disposition par l'entremise du greffier.

**Le sénateur Kirby:** Alors nous pouvons obtenir tous les documents dont nous avons besoin?

**M. Nelligan:** Je vais vous expliquer. Tous les documents que j'ai obtenus jusqu'à présent se trouvent dans ce paquet. Ce que j'aimerais obtenir, ce sont les documents réels... nous ne les avons jamais reçus du ministère de la Justice. Eux les ont aussi. Ils ont des listes codées de tous les documents, et j'espère pouvoir obtenir l'accès à tous ces documents.

**Le sénateur Kirby:** Je pensais tout simplement que le fait que le sénateur LeBreton ait cité ce document pouvait vous aider à répondre à ma question plus générale, qui porte sur la façon dont nous obtenons les documents.

**Le sénateur LeBreton:** À vrai dire, j'en ai obtenu la liste. J'ai tout simplement demandé d'obtenir les documents qui concernent ces témoins.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Je voulais simplement m'assurer que vous en connaissez bien la nature. C'est parfait.

**Le sénateur LeBreton:** Pour en revenir à l'aérogare 1, vous avez probablement lu ou entendu le témoignage de M. Hession, qui disait croire que si l'aéroport n'était pas situé sur des terres de la Couronne, le ministère de la Santé aurait fait fermer les installations. Évidemment, vous nous avez déjà parlé des travaux qui y sont en cours. Est-ce que ça ne coûte pas très cher, ces réparations et réfections constantes? D'après ce que je comprends, la dernière fois où je me suis rendue à l'aérogare 1, le garage de stationnement ne fonctionnait certes pas à capacité. À vrai dire, un morceau s'est même détaché du plafond et est tombé à trois pieds de moi.

**M. Desmarais:** Le garage de stationnement fait plusieurs étages, et je ne pourrais vous dire de mémoire combien d'entre eux sont fermés en raison des dommages causés au ciment par le

[Text]

serious falling that is causing concrete to drop to the floors below.

**Senator Gigantès:** I was beginning to think I should change my toothpaste if fluoride can bring down Terminal 1.

**Mr. Desmarais:** So, yeah, there are some serious problems with the parking garage and several floors are closed.

The statement by Mr. Hession that the fire marshall would close it, I think, is problematic. I mean, yes, there are new codes out there, but the fire marshall usually goes out and works to the codes that a building is designed to. I think a perfect example of that is probably nursing homes, in the last little while, where you see people saying that the new codes say they should all be sprinklered, but there are existing ones that aren't, and nobody is out there rushing and beating the doors in to have them all sprinklered. It's the same here, that it doesn't meet the new existing codes, but it met the code the day that it was built, and that's what it was judged against, not necessarily the new codes.

Notwithstanding that, we're still taking efforts to try and upgrade the most serious deficiencies to the new codes to bring it up to those new codes as quickly as we can. The program I have in front of me — and I will give you a copy of this briefing note if you like, which tries to address that problem, senator — is roughly, give or take, \$25 million over the next two or three years.

**The Chairman:** Mr. Desmarais, this is a rather interesting letter that you've written to Mr. Mulder.

As you know, for the last year — more than that, a year, year and a half — when the matter of Bill C-22 was before the Senate legal and constitutional committee, it was narrowly focused on the constitutionality of that particular piece of legislation. That has yet to be resolved. Those hearings are still taking place.

Time after time, Minister Young has refused — has indicated that the inability to redevelop the Pearson Airport has been due to Tory senators holding up Bill C-22.

**Senator Gigantès:** Absolutely.

**The Chairman:** He has indicated there are problems with the lease or problems on this, but time and time again, this has been held up as an example of why the airport can't go ahead, whereas I think you know that there are any number of ways the airport development could go ahead if the Government of Canada was anxious to clear away these so-called impediments — indemnification, expunging, whatever. But your letter indicates:

[Traduction]

chlore. Une grave détérioration fait en sorte que le ciment dégringole sur les planchers situés en-dessous.

**Le sénateur Gigantès:** À voir les effets du fluor sur l'aérogare 1, je vais commencer à penser à changer de pâte dentifrice.

**M. Desmarais:** Alors, oui, le garage de stationnement est aux prises avec de graves problèmes, et plusieurs étages en sont fermés.

La déclaration de M. Hession selon laquelle le commissaire aux incendies fermerait des installations est à mon avis problématique. Je veux bien admettre que de nouveaux codes ont été établis, mais le commissaire aux incendies travaille généralement en fonction du code qui avait cours au moment où l'édifice a été conçu. Ce qu'on a fait dernièrement avec les foyers de soins infirmiers pourrait en être un exemple parfait: des gens disent que, selon les nouveaux codes, ils devraient être munis de gicleurs, mais certains foyers existants n'en sont pas munis, et personne ne s'énerve pour faire en sorte qu'ils le soient tous. Dans le cas qui nous occupe, c'est la même chose. L'aérogare ne satisfait pas aux normes des nouveaux codes, mais elle satisfait à celles du code qui avait cours le jour où elle a été bâtie, et c'est au regard de ce code qu'elle a été jugée et non pas nécessairement au regard des nouveaux codes.

Quoi qu'il en soit, nous nous efforçons toujours de remédier aux lacunes les plus graves et d'appliquer les dispositions des nouveaux codes le plus vite possible. Le programme que j'ai devant moi (si vous le voulez, je vais vous donner un exemplaire de cette note d'information qui tente de remédier à ce problème, sénateur) représente, grosso modo, un déboursé de 25 millions de dollars sur les deux ou trois prochaines années.

**Le président:** Monsieur Desmarais, la lettre que vous avez écrite à M. Mulder est plutôt intéressante.

Comme vous le savez, au cours de la dernière année... plus que ça, un an, un an et demi... où le projet de loi C-22 a été débattu devant le comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, on s'attachait de façon précise à la constitutionnalité de ce texte législatif. La question n'a pas encore été résolue. Le comité tient toujours des audiences.

À maintes et maintes reprises, le ministre Young a refusé... a indiqué que l'incapacité de réaménager l'aéroport Pearson était attribuable aux sénateurs conservateurs qui tardent à adopter le projet de loi C-22.

**Le sénateur Gigantès:** Absolument.

**Le président:** Il a indiqué qu'il y a des problèmes avec le bail, ou des problèmes avec autre chose, mais à maintes et maintes reprises, on a invoqué ce fait pour expliquer la stagnation de la situation de l'aéroport, alors que je pense que vous savez qu'il y a bien des façons dont l'aménagement de l'aéroport pourrait reprendre si le gouvernement du Canada souhaitait régler ces prétendus obstacles: indemnisation, radiation, n'importe quoi. Mais vous indiquez dans votre lettre:



[Texte]

...even if the title was transferred, the Minister had retained the right to undertake this type of work in keeping with his overall responsibility for a safe, secure, and environmentally safe aviation system —

and that his overall responsibility overrides anything which has been put forward as an excuse before. I mean if people get killed in T1, he's going to have a hell of a time explaining that he couldn't do anything about it because there was a problem with the lease. He hasn't even got a chief executive officer yet for that airport. He has deferred all manner of things.

Now this is a very, very strong letter you have written to Mr. Mulder, and you've indicated what the minister's responsibility is. It's a clear, primary priority that he has.

**Mr. Desmarais:** I wrote the letter, in '94, sir, as I think the date is. At that time, the issue of the title to the property to T1T2 was clouded. It was still registered to T1T2 Limited Partnership. And as a leased property, we had no right to go in and do redevelopment.

However, in the lease, we did retain the right to go in and make emergency repairs if the T1T2LP did not do that. So under the lease in place, senator, we had the right to go in and make those emergency repairs, and that's all I was referring to.

To do redevelopment of the terminals, as I think was brought up by senators in the Senate during the debates on C-22, was not possible because we did not have title to the land or the terminals at that point.

**The Chairman:** And unless I missed something, you have spent some money on T1.

**Mr. Desmarais:** Yes, sir, we have.

**The Chairman:** How much did you say, I'm sorry?

**Mr. Desmarais:** We are into a program that's roughly \$25 million. The most urgent parts of it have been completed, and it's ongoing right now.

**Senator Jessiman:** That's Terminal 1.

**Mr. Desmarais:** Terminal 1 only.

**Senator Jessiman:** Which has to be demolished.

**Mr. Desmarais:** Eventually. This \$25 million, as I say, will buy you eight to ten years.

**Senator Tkachuk:** So is that what you've spent, or that's what you plan to spend?

**Mr. Desmarais:** That's what we plan to spend in the program, this year, next year, and some of it was spent last year.

**Senator Tkachuk:** So it is \$25 million over —

**Mr. Desmarais:** Two or three years.

**Senator LeBreton:** And it buys eight to ten years —

[Translation]

...même si le titre était transféré, le ministre a conservé le droit d'entreprendre ce genre de travail conformément à sa responsabilité globale envers la sécurité, environnementale ou autre, du système d'aviation...

et cette responsabilité globale supplante toute excuse qui peut avoir été invoquée auparavant. Si des gens devaient être tués dans l'aérogare 1, il aura énormément de difficulté à expliquer qu'il ne pouvait rien faire parce que le bail posait problème. Il n'a même pas de directeur général à cet aéroport. Il a retardé bien des choses.

La lettre que vous avez adressée à M. Mulder est très, très ferme, et vous y avez bien décrit la responsabilité du ministre. Il doit manifestement traiter cette affaire en priorité absolue.

**M. Desmarais:** J'ai écrit la lettre en 1994, monsieur, comme la date l'indique, je crois. À l'époque, la question du titre de propriété des aérogares 1 et 2 était confuse. Elle était encore enregistrée à *T1T2 Limited Partnership*. Et comme il s'agissait d'une propriété donnée à bail, nous n'avions pas le droit d'y faire un réaménagement.

Cependant, nous avons conservé dans le bail le droit de faire des réparations d'urgence si T1T2LP ne les faisait pas. Ainsi, sénateur, le bail nous permettait de faire les réparations d'urgence, et c'est la seule chose à laquelle je fais allusion.

En ce qui touche le réaménagement des aérogares, comme en ont parlé, je crois, les sénateurs au cours des débats sur le projet de loi C-22, on s'est heurté à une impossibilité parce que nous n'étions propriétaires du terrain ni des aérogares.

**Le président:** Et, sauf erreur, vous avez dépensé de l'argent pour l'aérogare 1.

**M. Desmarais:** Oui, monsieur, nous en avons dépensé.

**Le président:** Je suis désolé. Combien avez-vous dit?

**M. Desmarais:** Il y a actuellement un programme qui représente une dépense d'environ 25 millions de dollars. Les travaux les plus urgents ont été faits, et les autres travaux se poursuivent à l'heure actuelle.

**Le sénateur Jessiman:** C'est pour l'aérogare 1.

**M. Desmarais:** L'aérogare 1 seulement.

**Le sénateur Jessiman:** Laquelle devra être démolie.

**M. Desmarais:** Tôt ou tard. Comme je l'ai dit, cette somme de 25 millions de dollars nous permet de retarder l'échéance de huit à dix ans.

**Le sénateur Tkachuk:** Alors est-ce une somme que vous avez dépensée ou une somme que vous prévoyez dépenser?

**M. Desmarais:** C'est la somme que nous prévoyons consacrer au programme, cette année, l'an prochain, et une certaine partie a déjà été dépensée l'an dernier.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, c'est une somme de 25 millions sur...

**M. Desmarais:** Deux ou trois ans.

**Le sénateur LeBreton:** Cela permet de retarder de huit à dix ans...

[Text]

**The Chairman:** Senator LeBreton, you were interrupted.

**Senator LeBreton:** Yes, that's fine. And it buys eight to ten years for the same passenger capacity, basically?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator LeBreton:** I just had — going back to Mr. Rowat, and it is a question that I have to ask because I'm curious.

What would have happened if, on October 7th, you didn't sign the release to take the documents? What would have happened? And did anyone ask you your advice as to what would happen if you didn't continue?

**Mr. Rowat:** No, no one asked, but I assume that we would have talked to the other side about delaying the process.

**Senator LeBreton:** I guess it is a hypothetical question. You know, we had the Order in Council at the end of August, the announcement by the government, agreement in principle, with all this documentation worked out. In your view, would the government have been subject to an action in the court on the basis of an Order in Council and the Treasury Board approval?

**Mr. Rowat:** I don't know the legal answer to that, and, as I recall, I don't recall getting any advice on it, but I assume the other side would have some sort of legal — would take whatever legal recourse was available to it. That would not necessarily guarantee any result.

**Senator LeBreton:** Yes. I suppose I should ask them the question.

**Mr. Rowat:** Right.

**The Chairman:** Mr. Rowat, I think this is a fair question to put to all three of you. It requires some educated guessing, and I can't think of any three people who could give better educated guesses than you three.

The latest evidence we have from Mr. Shortliffe and from the people who appeared before us from Toronto, with the general airport authority there, had indicated that, to bring the Pearson airport up to standards — call it whatever you want, world-class standards, modernization, upgrading, whatever the term is — we are looking at 2003. It has never been any lower than that from the testimony we have heard.

From what you know — and it is just an educated guess I am looking for, that's all — if the contract hadn't been cancelled, when would the airport be up to those standards that we're speaking of?

**Mr. Desmarais:** Roughly 1999, the year 2000, senator.

**The Chairman:** So we only would have saved three years, let's say?

**Mr. Desmarais:** Sorry, senator, I'm not following the question. If we had started the program in '93 —

**The Chairman:** Yes.

[Traduction]

**Le président:** Sénateur LeBreton, vous avez été interrompue.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, ça va. Et cela permet fondamentalement de retarder l'échéance de huit à dix ans et de maintenir la capacité d'achalandage?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Je vais... j'aimerais revenir à M. Rowat pour une question que ma curiosité me pousse à poser.

Que serait-il arrivé si, le 7 octobre, vous n'aviez pas signé en vue d'autoriser l'exécution des documents? Que ce serait-il passé? Quelqu'un vous a-t-il demandé votre avis quant à ce qui se serait passé si vous n'aviez pas poursuivi?

**M. Rowat:** Non, personne ne me l'a demandé, mais je présume que j'aurais demandé aux gens de l'autre côté de retarder le processus.

**Le sénateur LeBreton:** Je pense que c'est une question hypothétique. Vous savez, nous avions le décret à la fin du mois d'août, l'annonce par le gouvernement, l'accord de principe, et toute la documentation avait été établie. Selon vous, le gouvernement aurait-il pu être visé par une poursuite judiciaire avec un décret ou une approbation du Conseil du Trésor?

**M. Rowat:** Je ne connais pas la réponse juridique à cette question, et je ne me rappelle pas avoir demandé à obtenir un avis à ce sujet-là, mais je présume que l'autre côté aurait eu une forme de recours, qu'il aurait pris tous les recours juridiques qui étaient à sa disposition. Cela n'aurait pas nécessairement été une garantie de résultat.

**Le sénateur LeBreton:** Oui. Je présume que je devrais leur poser la question.

**M. Rowat:** Exactement.

**Le président:** Monsieur Rowat, je pense que j'ai une question intéressante à poser à chacun de vous trois. Elle exige une estimation éclairée, et je ne pense pas trouver de meilleures personnes pour m'en donner une que vous trois.

Selon le dernier témoignage de M. Shortliffe et des gens de Toronto qui ont comparu devant nous, en compagnie de l'autorité aéroportuaire générale de l'endroit, pour que l'aéroport Pearson soit conforme aux normes (quel que soit le nom qu'on leur donne, normes de classe mondiale, ou modernisation, mise à niveau, ou quoi que ce soit d'autre), rien ne pourra être terminé avant l'an 2003. D'après les témoignages que nous avons eus, jamais il n'y a eu une date antérieure à celle-là.

D'après ce que vous savez (et je ne vous demande qu'une estimation éclairée, c'est tout) si le contrat n'avait pas été annulé, l'aéroport respecterait-il les normes dont nous parlons?

**M. Desmarais:** Il le ferait grosso modo vers 1999-2000, sénateur.

**Le président:** Ainsi, nous n'aurions gagné que trois ans, à peu près?

**M. Desmarais:** Je suis désolé, sénateur, je ne comprends pas votre question. Si nous avions commencé le programme en 1993...

**Le président:** Oui.

[Texte]

**Mr. Desmarais:** — which meant a construction start, at the time when we signed, of December 1st, '93, I would say, about seven years to eight years from that point, you are talking about a completely redeveloped facility. So from December '93 to the year 2000, 2001, maybe 1999 if you got some good luck in the weather and so on, you would be delivering a world-class facility.

**The Chairman:** A total elapsed time of how many years?

**Mr. Desmarais:** Seven to eight.

**The Chairman:** Seven to eight years. Well, now if the airport was not being turned over to the new authority until this coming September at the earliest —

**Senator Jessiman:** It is January-March of next year.

**The Chairman:** Let's not argue about times. I think the testimony shows sometime in September. I think it was Bandeen who testified to this. Then you are adding — then when do you think it would be completed? Are you putting it up now to 2005 or 2004?

**Mr. Desmarais:** I'm not putting it up to any point, senator. Studies are under way right now, in conjunction with the LAA, to determine the development feasibility in that area. I don't know what kind of plan they're going to come up with at this time.

If it is a plan that takes into account the growth in passengers that could occur between now and then, it may not even be a quick fix-up for Terminals 1 and 2. It may be Terminal 4 and the infield. Because of the fact of the passenger growth, as I was explaining before, you do not have enough capacity to remove Terminal 1 from this system. Within the next two years, you will run out of capacity if you remove Terminal 1.

So you have that problem. So I don't know what type of proposal the LAA and the airport will come up with, that the LAA may want to pursue when they take over. And the dates I have is as early as July '96, they could take over. The study should be completed by that time. Then you're looking at their funding, and how long that would take, I don't know; and I don't know what their program would be.

**The Chairman:** I accept that. I didn't mean to be as probing as I was. I was hoping, of course, that you'd come up with an answer that said, if we'd started in '93, we'd be all through by now. And the other case, if it started, it would be 20 years from now. I was looking for that kind of an answer. It was educated guessing I was trying to get at.

**Senator LeBreton,** you're through?

**Senator Tkachuk:** Most of my questions will be to Mr. Jolliffe and Mr. Desmarais, but I won't know exactly who will know the answer, so just sort of come in, and, Mr. Rowat, if you can be helpful.

On the unsolicited proposals you gave evidence to earlier on today, where were they sent?

[Translation]

**M. Desmarais:** ...c'est à dire si nous avons commencé la construction au moment où nous avons signé, le 1<sup>er</sup> décembre 1993, je dirais que les installations auraient complètement été réaménagées environ sept ou huit ans plus tard. Ainsi, de décembre 1993 à l'année 2000, 2001, peut-être 1999, si les conditions météorologiques avaient été bonnes et ainsi de suite, nous aurions pu compter sur une installation de classe mondiale.

**Le président:** Combien d'années au total?

**M. Desmarais:** Sept ou huit ans.

**Le président:** Sept ou huit ans. Bon. Si l'aéroport n'était pas remis à la nouvelle administration en septembre prochain, au plus tôt...

**Le sénateur Jessiman:** C'est en janvier-mars de l'an prochain.

**Le président:** Ne discutons pas du temps. Je pense qu'on dit dans le témoignage quelque part au mois de septembre. Je pense que c'est M. Bandeen qui a dit ça dans son témoignage. Vous ajoutez ensuite... alors quand pensez-vous que cela serait terminé? La date est-elle maintenant 2005 ou 2004?

**M. Desmarais:** Je n'ai pas fixé de date, sénateur. Des études sont en cours à l'heure actuelle, auxquelles participe l'AAL, afin de déterminer la faisabilité de l'aménagement dans ce secteur. À l'heure actuelle, je ne sais pas quel genre de plan ils vont établir.

Si c'est un plan qui tient compte de la croissance du nombre de passagers qui pourrait se produire entre maintenant et plus tard, cela ne pourrait même pas être une solution rapide pour les aérogares 1 et 2. On pourrait devoir construire l'aérogare 4 et l'entrepiste. Comme il y a croissance du nombre de passagers, comme je l'ai expliqué plus tôt, on n'a pas suffisamment de capacité pour retirer l'aérogare 1. Si l'on devait faire cela, on arriverait à court de capacité en moins de deux ans.

Alors il y a ce problème. Je ne sais pas quel genre de proposition l'AAL et l'aéroport établiront, proposition que l'AAL sera prête à mettre de l'avant au moment où elle prendra le contrôle. Et selon les dates que j'ai obtenues, cette prise de contrôle pourrait se faire dès juillet 1996. L'étude devrait être terminée à ce moment. Nous étudierons ensuite leur financement, je ne sais pas combien de temps il faudra pour faire cela; je ne connais pas non plus leur programme.

**Le président:** J'admets ce que vous dites. Je ne voulais pas paraître aussi insistant. Évidemment, j'espérais que vous me diriez que si vous aviez commencé en 1993, tout aurait maintenant été terminé. Et dans l'autre cas, si on va de l'avant, ce sera dans 20 ans. J'espérais obtenir ce genre de réponse. J'essayais d'obtenir une estimation éclairée.

**Sénateur LeBreton,** avez-vous terminé?

**Le sénateur Tkachuk:** La plupart de mes questions s'adresseront à MM. Jolliffe et Desmarais, mais je ne sais pas exactement qui aura la réponse, alors j'inviterais les deux témoins et M. Rowat, qui pourrait aussi m'être utile.

En ce qui touche les propositions non sollicitées dont vous avez parlé plus tôt aujourd'hui, où ont-elle été envoyées?



[Text]

**Mr. Desmarais:** In what sense?

**Senator Tkachuk:** Who gets them? Where does it go to?

**Mr. Desmarais:** Basically, I believe all the unsolicited proposals we were looking at were sent to the minister's office and then subsequently sent to the deputy, down to the airports group through the ADM's office.

**Senator Tkachuk:** So whoever the minister was would receive it, fire it down to the deputy, deputy would send it into the department, probably through the airports group?

**Mr. Desmarais:** In the case of these proposals, to the airports group.

**Senator Tkachuk:** And then would they go somewhere from there?

**Mr. Desmarais:** They would generally go to a director general. At that time, there was a director general of strategic planning and special projects. He would have been given it. That was Mr. Berigan, whom you talked to the other day. He would then send a copy to the site to get their comments, and his own comments, and talk to various people. Depending on what the proposal is all about, he might talk to Treasury Board, Finance, PCO, several groups of people, about the proposal, and then prepare a reply back for the minister's signature.

**Senator Tkachuk:** And the minister then would sign a letter saying, sorry, but no thanks.

**Mr. Desmarais:** In these instances, yes.

**Senator Tkachuk:** So the minister did it in all five instances?

**Mr. Desmarais:** I believe so, yes.

**Senator Tkachuk:** He even did it for Mr. Matthews.

**Mr. Desmarais:** I believe it was Mr. Hession at the time.

**Senator Tkachuk:** So we have five different companies sending in unsolicited proposals. The reason I'm asking these questions is because, you know, we're here because we're discussing, frankly, politics, as well as —

**Senator Gigantès:** No? Perish the thought.

**Senator Tkachuk:** — as well as the process itself. So I just wanted to make it clear that there was five unsolicited proposals and, in all five cases, the minister wrote a letter back, including Mr. Matthews, and said, thanks but no thanks.

There is such a thing as an unsolicited proposal program, as was mentioned earlier.

**Mr. Desmarais:** Yes, generally, it's a research and development program.

**Senator Tkachuk:** Could any of those proposals have triggered that, or would this have been considered too big for that, that someone would have said, no, we can't do it this way?

[Traduction]

**M. Desmarais:** Dans quel sens?

**Le sénateur Tkachuk:** Qui les a eues? Où sont-elles allées?

**M. Desmarais:** Fondamentalement, je crois que toutes les propositions non sollicitées que nous avons étudiées étaient envoyées au cabinet du ministre puis, par la suite, au sous-ministre, puis au Groupe des aéroports, par l'entremise du bureau du SMA.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, le ministre, qui qu'il soit, les recevait, les envoyait à son sous-ministre, lequel les envoyait au ministre, probablement par l'entremise du Groupe des aéroports?

**M. Desmarais:** Dans le cas de ces propositions, au Groupe des aéroports.

**Le sénateur Tkachuk:** Ensuite, étaient-elles acheminées ailleurs?

**M. Desmarais:** Elles étaient généralement envoyées à un directeur général. À l'époque, il y avait un directeur général de la planification stratégique et des projets spéciaux. C'est à lui qu'on les aurait envoyées. Il s'agissait de M. Berigan, à qui vous avez parlé l'autre jour. Lui envoyait un exemplaire de la proposition au bureau local pour obtenir des commentaires, il inscrivait également ses propres commentaires et parlait à diverses personnes. En fonction du sujet de la proposition, il pouvait parler à des représentants du Conseil du Trésor, du ministère des Finances, du BCP, à plusieurs groupes de personnes, après quoi il préparait une réponse, qu'il envoyait au ministre pour signature.

**Le sénateur Tkachuk:** Et le ministre rédigeait ensuite une lettre de refus polie.

**M. Desmarais:** Dans le cas qui nous occupe, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce que le ministre a fait à chacune des cinq reprises?

**M. Desmarais:** Je le crois, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Il l'a même fait pour M. Matthews.

**M. Desmarais:** Je crois que c'était M. Hession, à l'époque.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, cinq entreprises ont envoyé des propositions non sollicitées. Si je pose ces questions, c'est parce que, vous savez, nous sommes ici pour discuter, bien franchement, de politique, ainsi que...

**Le sénateur Gigantès:** Non? Dieu nous en garde.

**Le sénateur Tkachuk:** ...ainsi que du processus proprement dit. Je voulais simplement préciser que cinq propositions non sollicitées avaient été envoyées et que, dans les cinq cas, le ministre avait envoyé une lettre de refus polie, y compris à M. Matthews.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, il existe bel et bien un programme pour les propositions non sollicitées.

**M. Desmarais:** Oui, il s'agit en général d'un programme de recherche et de développement.

**Le sénateur Tkachuk:** L'une ou l'autre de ces propositions aurait-elle pu déclencher cela, ou est-ce que ça aurait été considéré comme trop important pour cela, et quelqu'un serait arrivé pour dire non, nous ne pouvons le faire comme ça?

[Texte]

**Mr. Desmarais:** Generally speaking, the unsolicited proposal process I know is for pure research almost, something that is untried, never been tried before, in the sense of a physical thing, a machine, a device, a process. This is terminals. It is well known "technology", if you like, so this would not trigger that process.

**Senator Tkachuk:** So not a big secret, if you like?

**Senator Hervieux-Payette:** May I ask a question of clarification on your question?

**Senator Tkachuk:** Sure.

**Senator Hervieux-Payette:** How much would you say companies spend, in order of magnitude, to put together a proposal? Would you say that they spend a quarter of a million, half a million, a million or more, in order to put together what you received as far as the proposal we're talking about?

Because we use the same word, but we know that a proposal can be very extensive and ready to go, or it can be a proposal that is only a scheme or an idea that you put on a piece of paper but you don't have all the nitty-gritty financial aspects of it.

So I want it know, since we are talking about proposal with an "S", if we are dealing with the same type of proposal, that people would be ready to sign a deal the next day, and it was sufficiently detailed that the government knew what they were saying no to?

**Mr. Desmarais:** The Paxport proposal, as I recall it, and I'm not sure of the limitations, the time limitations on the dollars, the Paxport proposal cost \$5 million to submit to the government. The ATDG proposal, I think, was asking closer to 10.

**Senator Hervieux-Payette:** And the unsolicited proposals?

**Mr. Desmarais:** Unsolicited proposals, I have no idea. I'm just telling you the big proposals, ready to sign, that we got —

**Senator Hervieux-Payette:** I know, but when we talk about unsolicited proposals, I was just wondering if we were talking about the same thing. The proposals, I know, had to be detailed; they were replying to your RFP and, of course, it had to contain all the details that you were requesting.

But those that you received that were unsolicited, were they as detailed? Were they as comprehensive? Were they representing just an idea? And did they have the same scope of development in terms of the proposal they were making to government?

**Mr. Desmarais:** They did not have the same scope as the proposals we received for the request for proposals. Some of them had concept drawings. I believe British Airports proposal, Canadian Airports Limited, came in a big, fairly thick, glossy

[Translation]

**M. Desmarais:** De façon générale, le processus relatif aux propositions non sollicitées que je connais en est quasiment un de recherche pure; il s'agit de quelque chose qui n'a jamais été mis à l'essai, de façon concrète, une machine, un appareil, un processus. Il s'agit d'aérogares. C'est une «terminologie» bien connue, si vous voulez, alors ceci n'aurait pas déclenché ce processus.

**Le sénateur Tkachuk:** Autrement dit, ce n'est pas un grand secret?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je obtenir une précision à propos de votre question?

**Le sénateur Tkachuk:** Bien sûr.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Selon vous, combien les entreprises doivent-elles dépenser, grosso modo, pour présenter une proposition? Doivent-elles dépenser un quart de million de dollars, un demi-million, un million ou plus, pour établir le genre de proposition dont nous parlons?

Nous employons le même terme, mais nous savons qu'une proposition peut être très détaillée et prête à être mise en application ou encore il peut s'agir seulement d'une formule ou d'une idée qui a été mise sur papier, mais qui ne va pas au fond des choses sur le plan financier.

Je voulais donc savoir, comme nous discutons de propositions avec un «S», si nous avons affaire au même genre de proposition, les gens étaient-ils prêts à signer l'accord le lendemain, et la proposition était-elle suffisamment détaillée pour que le gouvernement sache ce qu'il déclinait d'accepter?

**M. Desmarais:** La proposition de Paxport, si je ne m'abuse, et je ne suis pas certain des limites, des limites de temps en ce qui concerne l'argent... le coût de la présentation au gouvernement de la proposition de Paxport s'est élevé à 5 millions de dollars. Dans le cas de la proposition d'ATDG, je crois que c'était plus près de 10 millions.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et les propositions «spontanées»?

**M. Desmarais:** Pour ce qui touche les propositions spontanées, je n'en ai pas la moindre idée. Je vous parle seulement des propositions les plus importantes, de ce qui était prêt à être signé, de ce que nous avons...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je sais, mais quand nous parlons de propositions spontanées, je me demandais seulement si nous parlions de la même chose. Les propositions, je le sais, devaient être détaillées; les soumissionnaires répondaient à votre demande de propositions et, bien sûr, il fallait préciser tous les détails que vous demandiez.

Tout de même, les propositions spontanées que vous avez reçues étaient-elles aussi détaillées? Étaient-elles aussi complètes? Est-ce qu'elles ne représentaient qu'une idée? Les propositions spontanées faites au gouvernement avaient-elles la même envergure que les autres?

**M. Desmarais:** Elles n'avaient pas la même envergure que les propositions que nous avons reçues en réponse à la demande de propositions. Certaines renfermaient des dessins du concept évoqué. Je crois que la proposition de *British Airports, Canadian*

*[Text]*

book, so it was well done and well presented, but it was just a concept book.

I believe the first book we saw from the Matthews-Paxport group, if I can call it that, was again a relatively slim volume of about 20 pages, giving us a concept to consider. I don't think they were anything that we would have signed on the spot.

**Senator Hervieux-Payette:** So they were totally different things. You were talking about, more or less, because you are in that department, a pre-feasibility part of a proposal, compared to a total feasibility, turnkey project?

**Mr. Desmarais:** Right.

**Senator Tkachuk:** You know lots about this stuff.

**Senator Hervieux-Payette:** — that's why I think it is important that we —

**Senator Tkachuk:** Did you get work from the federal government in the 1980s?

**Senator Hervieux-Payette:** I was working with the SNC group. I guess the SNC group was working with everybody who wanted to give them work, in the country and abroad.

**Senator Tkachuk:** I guess they did.

**Senator Hervieux-Payette:** And they got a lot of work from the Conservative government —

**Senator Tkachuk:** I always thought SNC Lavalin should have been privatized.

**The Chairman:** Put forward an unsolicited proposal.

**Senator Tkachuk:** That's right. Should have privatized Lavalin a long time ago.

I want to go back to what I was trying to get at with the unsolicited proposals and the saying of no. It doesn't really matter much to me. It was just the fact that lots of people in the industry were aware of the fact that the government was moving in this direction. And that's why I asked that question, and that's why I wanted to make it clear that there was public policy here in the sense that the letters were written back and that there was somebody responsible. You said the minister would have had to make this decision.

When the RFP — when the minister made the announcement, and then said that there would be private sector involvement through leasing of terminals, and the RFP proposals were being prepared, who was put in charge of that operation?

**Mr. Desmarais:** Basically, the airports group, and the lead director general was Mr. Berigan.

**Senator Tkachuk:** I know I have cultivated this ground before, but I want to cultivate it again: the minister, obviously, in charge, then the deputy minister in charge, then the airport manager in charge.

*[Traduction]*

*Airports Limited*, était présentée dans un gros livre assez épais sur papier glacé, c'était donc bien fait et bien présenté, mais il ne portait que sur un concept.

Je crois que le premier livre que nous avons reçu du groupe Matthews-Paxport, si je peux l'appeler ainsi, était, encore une fois, un volume relativement mince qui faisait une vingtaine de pages et qui nous proposait d'envisager un certain concept. Je ne crois pas que ce soit le genre de proposition qui nous aurait incités à signer un accord sur-le-champ.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'était donc des choses tout à fait différentes. Vous parliez, plus ou moins, puisque vous travaillez dans ce service, du volet pré-faisabilité d'une proposition, par opposition à l'étude de faisabilité d'un projet clés en main, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous connaissez très bien le sujet.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...c'est la raison pour laquelle il me paraît important pour nous de...

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous eu du travail du gouvernement fédéral au cours des années 80?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je travaillais au groupe SNC. J'imagine que le groupe SNC travaillait avec quiconque voulait lui donner du travail, au Canada comme à l'étranger.

**Le sénateur Tkachuk:** J'imagine que c'est le cas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et il a eu beaucoup de travail du gouvernement conservateur...

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai toujours cru qu'on aurait dû privatiser SNC Lavalin.

**Le président:** Présentez une proposition spontanée.

**Le sénateur Tkachuk:** Voilà. Lavalin aurait dû être privatisé il y a longtemps.

Je veux revenir à ma question sur les propositions spontanées et le refus qui leur a été associé. En fait, cela n'est pas très important pour moi. C'est seulement qu'il y a beaucoup de gens dans l'industrie qui savaient que le gouvernement s'en allait dans cette direction. Et c'est la raison pour laquelle j'ai posé la question, c'est la raison pour laquelle je voulais bien préciser qu'il y avait une politique gouvernementale en jeu au sens où il y a des lettres de réponses qui ont été rédigées et où il y avait une personne responsable du dossier. Vous dites que le ministre aurait été obligé de prendre cette décision.

Quand la demande de propositions... quand le ministre a fait l'annonce, puis affirmé que le secteur privé serait appelé à intervenir par la voie de la location des aéroports et que la demande de propositions était en cours de préparation, qui a été nommé responsable du dossier?

**M. Desmarais:** Essentiellement, c'est le groupe des aéroports, dont le directeur général était M. Berigan.

**Le sénateur Tkachuk:** Je sais que j'ai déjà emprunté cette voie, mais je veux l'emprunter à nouveau: il y a le ministre responsable, évidemment, puis le sous-ministre responsable et, ensuite, le directeur de l'aéroport responsable.



[Texte]

Now, the airport manager — so the way it would flow is: minister, deputy minister, airport manager. The airport manager then puts somebody else in charge?

**Mr. Desmarais:** No, sir. The way it would flow would be minister, deputy minister, assistant deputy minister —

**Senator Tkachuk:** Oh, assistant deputy minister, yeah, in charge of airports. We're talking about the same person, the same thing.

**Mr. Desmarais:** And then, depending on the process, he may choose a headquarters director general or the site manager to be in charge. In this case, in Ottawa, the man I worked for was Mr. Berigan. He was put in overall charge in Ottawa with input from Mr. Heed.

There was a small committee developed. And I wanted to get back to the steering committee the counsel brought up earlier that was looking at the RFP. And it had a membership, if I can refer to it, that was chaired by Victor Barbeau, who was the assistant deputy minister. It had the airport general manager, Toronto, on it, which was Mr. Heed. It had the major Crown projects general manager, who was Mr. Ed Warrick. He was working out of Toronto, and he was charged with Terminal 3 at the time and had also been charged at that point with starting to develop the Southern Ontario strategy, and so forth. It had the director general of corporate planning and special projects, who was Mr. Berigan.

That was the steering committee. Mr. Berigan and Mr. Heed's staff then worked on putting together the various approval documents and the RFP, and so on, and doing the policy studies and looking at the policy issues necessary to be resolved before going ahead, before an RFP.

**Senator Tkachuk:** So the RFP process would have started shortly after the announcement?

**Mr. Desmarais:** I think it started beforehand, sir. I think it had started probably in the early summer of 1990.

**Senator Gigantès:** May I ask a question on this term?

**Senator Tkachuk:** Is it a supplementary?

**Senator Gigantès:** A clarification.

**Senator Tkachuk:** Oh, sure, go right ahead, senator.

**Senator Gigantès:** You said the RFP process started before the announcement saying that there was a request for proposals?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir. The development of the RFP process, the policy issues to be resolved in that whole process started in roughly the early summer of 1990. Mr. Lewis made his announcement in October 1990, that there was going to be a private sector proposal call —

**Senator Gigantès:** So from the summer until October, you were working up the conditions.

**Mr. Desmarais:** Working at the conditions, looking at the policy issues and starting to get into the policy studies and what had to be resolved.

[Translation]

Bon, maintenant, le directeur d'aéroport... la chaîne serait donc comme suit: le ministre, le sous-ministre, le directeur d'aéroport. À ce point-là, le directeur d'aéroport nomme-t-il un autre responsable?

**M. Desmarais:** Non, sénateur. La chaîne irait du ministre au sous-ministre au sous-ministre adjoint...

**Le sénateur Tkachuk:** Ah, le sous-ministre adjoint, oui, responsable des aéroports. Nous parlons de la même personne, de la même chose.

**M. Desmarais:** Et puis, selon la démarche dont il est question, il peut choisir pour responsable le directeur général à l'administration centrale ou le directeur de l'endroit. Dans ce cas, à Ottawa, j'ai travaillé pour M. Berigan. C'était lui le grand responsable du dossier à Ottawa avec l'aide de M. Heed.

Un petit comité a été formé. Je voulais revenir sur le sujet du comité directeur dont le conseiller a parlé plus tôt, celui qui étudiait la demande de propositions. Ce comité avait pour président le sous-ministre adjoint Victor Barbeau. Ses membres étaient le directeur général des aéroports, à Toronto, M. Heed. Il y avait le directeur général des projets d'envergure de l'État, M. Ed Warrick. Travaillant à Toronto, il était responsable de l'aérogare 3 à ce moment-là et s'est vu confier alors la tâche de commencer à mettre au point la stratégie pour le Sud de l'Ontario et ainsi de suite. Il y avait le directeur général responsable de la planification ministérielle et des projets spéciaux, c'est-à-dire M. Berigan.

Voilà le comité directeur. M. Berigan et le personnel de M. Heed ont collaboré à la préparation des divers documents d'approbation et de la demande de propositions et ainsi de suite, ainsi qu'à la réalisation des études sur les questions à régler avant d'émettre la demande de propositions.

**Le sénateur Tkachuk:** Le processus a donc commencé un peu après l'annonce?

**M. Desmarais:** Je crois que cela a commencé avant, sénateur. Cela a probablement commencé au début de l'été en 1990.

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je poser une question à ce sujet?

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce qu'il s'agit d'une question supplémentaire?

**Le sénateur Gigantès:** Une question de clarification.

**Le sénateur Tkachuk:** Ah, bien sûr, je vous en prie, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Vous avez dit que le processus a commencé avant que l'on annonce la demande de propositions?

**M. Desmarais:** Oui, sénateur. La mise au point du processus, l'étude des questions à régler, tout cela a commencé, grosso modo, au début de l'été en 1990. M. Lewis a annoncé en octobre 1990 qu'il demanderait des propositions au secteur privé...

**Le sénateur Gigantès:** De l'été jusqu'au mois d'octobre, vous étiez donc à établir les conditions.

**M. Desmarais:** À établir les conditions, à regarder les questions en jeu, à prévoir les études nécessaires et à voir ce qu'il fallait régler.

[Text]

**Senator Gigantès:** Thank you.

**Senator Tkachuk:** As decisions were made in the RFP proposal, how would they be made? You've got your committee. You've got people working on stuff. Paper is flowing, and you're making these — sort of organizing. What happened to the paper? How did you check off the things that you wanted to put in there? Was there a —

**Mr. Desmarais:** There was a list developed of policy issues and potential policy issues that was subsequently taken to ministers.

**Senator Tkachuk:** What would they be?

**Mr. Desmarais:** Participation of Terminal 3 operator is one I remember. Canadian content of the ownership structure of a consortium was another one. There were many, many issues like that.

**Senator Tkachuk:** When the final RFP was put together, who would have checked all that off? All of the committee?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure all the committee did, sir. I know I looked at it. I know Mr. Berigan looked at it in Ottawa. Mr. Power developed it. He would have talked to Mr. Heed about it before sending it to Ottawa. It was then checked through commercial development.

Mr. Warrick was no longer with the department when this came up, so the committee had really become smaller. Most of the stuff could be done by phone. Most of the work and approvals, if you like, within the airports group were between Mr. Heed and Mr. Berigan and would be subsequently ratified by Mr. Barbeau and then taken through the rest of the approval process.

**Senator Tkachuk:** There had to be a lot of people happy before it was finished?

**Mr. Desmarais:** There had to be a lot of people satisfied.

**Senator Tkachuk:** Right. That's what I really wanted. What about Justice? Did Justice have to be happy or satisfied, too?

**Mr. Desmarais:** Justice took part in the drafting of it out of their Toronto office.

**Senator Tkachuk:** The Air Canada question keeps coming up in this RFP, and you made reference again to that earlier.

The RFP or the documentation room had information as far as the contract was concerned, up to 1997, as far as the lease was concerned to Air Canada. It was a question of the option that was missing.

**Mr. Desmarais:** It was the question of the guiding principles that was missing. That's all.

[Traduction]

**Le sénateur Gigantès:** Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Comment prenait-on les décisions concernant la demande de propositions? Il y a le comité. Il y a des gens qui y travaillent. Il y a des documents qui s'écrivent, et vous, vous organisez les choses en quelque sorte. Qu'est-ce qui est arrivé aux documents? Comment avez-vous fait la liste des choses que vous vouliez y inclure? Y avait-il...

**M. Desmarais:** On a fait la liste des questions que pourraient prendre en considération les ministres plus tard.

**Le sénateur Tkachuk:** De quoi s'agissait-il?

**M. Desmarais:** Je me souviens qu'il y avait, notamment, la participation de l'exploitant de l'aérogare 3. Il y avait aussi les intérêts canadiens dans le consortium. Il y avait un très, très grand nombre de questions comme celle-là.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand la version définitive de la demande de propositions a été mise au point, qui aurait été responsable de vérifier tous les éléments? Tous les membres du comité?

**M. Desmarais:** Je ne sais pas si tous les membres du comité l'ont fait, sénateur. Je sais que j'ai regardé la liste moi-même. Je sais que M. Berigan l'a regardée à Ottawa. M. Power l'avait dressée. Il en aurait parlé à M. Heed avant de la faire parvenir à Ottawa. Ensuite, il y a eu une vérification à la section du développement commercial.

M. Warrick n'était plus au ministère à ce moment-là, de sorte que le comité était en fait plus petit. La majeure partie du travail pouvait se faire par téléphone. La plupart des travaux et des approbations, si vous voulez, au sein du groupe des aéroports concernaient M. Heed et M. Berigan, après quoi il y avait la ratification de M. Barbeau, puis le reste de la filière d'approbation.

**Le sénateur Tkachuk:** Il fallait que beaucoup de gens en soient heureux avant que la chose ne soit finie, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Il fallait que beaucoup de gens en soient satisfaits.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. C'est ce que je voulais vraiment savoir. Et le ministère de la Justice? Était-il heureux ou satisfait, lui aussi?

**M. Desmarais:** Le ministère de la Justice a pris part à la rédaction de la demande de propositions, à partir de son bureau à Toronto.

**Le sénateur Tkachuk:** La question d'Air Canada ressort toujours dans cette discussion sur la demande de propositions. Vous y avez encore fait allusion, plus tôt.

La demande de propositions ou la salle de documentation renfermaient des renseignements concernant le contrat (jusqu'en 1997), concernant la location à Air Canada. C'est que l'option était manquante.

**M. Desmarais:** C'est que les principes directeurs étaient manquants. C'est tout.

## [Texte]

**Senator Tkachuk:** The guiding principles that was missing.

**Mr. Desmarais:** And I hesitate to say missing. "Missing" implies that they were put in there and became lost. They were never put in there.

**Senator Tkachuk:** Right. You mentioned they were discussed. Were they discussed within that committee?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure if they were discussed within the committee. I remember having discussions myself with Mr. Berigan and, I believe, Mr. Heed on the issue. But I don't know if that was ever taken back to the committee. I was never part of that committee.

**Senator Tkachuk:** You weren't part of that committee?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** But you would have hoped they would have discussed it, or would you have assumed they would have discussed it?

**Mr. Desmarais:** I would assume that when the decision was made, it was ratified by somebody. And as I said earlier, I had the discussion with Mr. Berigan. I was given the decision back and so I assumed it had been ratified by more senior managers.

**Senator Tkachuk:** You've probably seen this letter by Mr. Desrochers, document 006 — I can't read the number on it. I think it is 657, is it, counsel? 00657, August 26, '91, to the deputy minister Mrs. Labelle.

**Mr. Desmarais:** I'm not sure if I've seen it, sir.

**Senator Tkachuk:** Anyway, Mr. Desrochers is the executive vice-president and chief operating officer of Air Canada. In the letter, he says,

Dear Mrs. Labelle, over the past few years —

— and this is August 26, 1991 —

— has been in constant contact with Transport Canada regarding the development of Terminal 2. It has now come to their attention that Transport Canada is about to proceed with a Request for Proposals for the further development of Terminal 2 and Terminal 1. I would like to emphasize to you that, in our April 4th submission, to Transport Canada, Air Canada proposed an alternative that we feel meets the objectives of Transport Canada and Air Canada. In view of the tremendous success of our joint efforts to redevelop Terminal 2 over the past two years, I urge you to consider our proposal prior to proceeding with the RFP process. Also, I would like to remind you of correspondence between Air Canada and Transport Canada in 1989 wherein an agreement was reached between your predecessor Mr. Shortliffe and Mr. Dennis Groom, an executive vice-president of Air Canada, on guiding principles for Air Canada's long-term lease negotiations at Terminal 2. It is my opinion that this agreement has not been discharged and is still in effect. I am enclosing copies of the relevant correspondence for your

## [Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Les principes directeurs étaient manquants.

**M. Desmarais:** J'hésite à dire manquants. «Manquants» peut vouloir dire qu'on les a mis là, mais qu'ils ont été perdus. Ils n'ont jamais été mis là.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Vous avez dit qu'on en a discuté. Ce comité en a-t-il discuté?

**M. Desmarais:** Je ne sais pas si le comité en a discuté. Je me souviens d'avoir discuté moi-même avec M. Berigan et, je crois, M. Heed à ce sujet. Toutefois, je ne sais pas si cette question a fini par revenir au comité. Je n'ai jamais fait partie de ce comité.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous ne faisiez pas partie de ce comité?

**M. Desmarais:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais vous auriez espéré que les membres du comité en auraient discuté ou vous auriez présumé qu'ils en auraient discuté?

**M. Desmarais:** Je présumerais que quand la décision a été prise, quelqu'un l'a ratifiée. Comme je l'ai dit plus tôt, j'en ai discuté avec M. Berigan. On m'a informé de la décision prise, de sorte que j'ai présumé que d'autres cadres supérieurs l'avaient ratifiée.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez probablement déjà vu cette lettre de M. Desrochers, le document 006, je ne me souviens pas du numéro. Je crois que c'est 657, n'est-ce pas, monsieur le conseiller? 00657, le 26 août 1991, une lettre à l'intention de la sous-ministre, Mme Labelle.

**M. Desmarais:** Je ne suis pas sûr de l'avoir vue, sénateur.

**Le sénateur Tkachuk:** De toute façon, M. Desrochers est vice-président et chef de l'exploitation chez Air Canada. Dans sa lettre, il dit ce qui suit:

Madame Labelle, depuis quelques années...

...nous sommes le 26 août 1991...

...est en communication constante avec Transports Canada concernant l'aménagement de l'aérogare 2. Il leur a maintenant été signalé que Transports Canada s'apprête à émettre une demande de propositions pour le réaménagement de l'aérogare 2 et de l'aérogare 1. Je tiens à vous signaler qu'Air Canada, dans la soumission qu'il a adressée à Transports Canada, en date du 4 avril, propose une solution de rechange qui nous paraît répondre aux objectifs de Transports Canada et d'Air Canada. Étant donné le succès montre qu'a donné notre collaboration au réaménagement de l'aérogare 2 depuis deux ans, je vous incite vivement à envisager notre proposition avant d'enclencher le processus de demande de propositions. De même, je tiens à vous rappeler la correspondance entre Air Canada et Transports Canada en 1989, qui témoigne de l'entente intervenue entre votre prédécesseur, M. Shortliffe, et M. Dennis Groom, vice-président d'Air Canada, à propos des principes directeurs régissant la négociation du bail à long terme d'Air Canada à l'aérogare 2. Je suis d'avis que les modalités de



*[Text]*

reference. I think it would be beneficial if we could meet to ensure a full understanding of the issues and would appreciate hearing back from you at your earliest convenience.

Signed Lee Desrochers, copy to Claude Taylor and a copy to Victor Barbeau.

Now, this was sent to Ms Labelle. Were you aware that either Mr. Barbeau or Ms Labelle had been made aware of this, and that, obviously, Air Canada had made them aware of the fact that this should be part of the consideration when they were doing the RFP. Were you told anything about that?

**Mr. Desmarais:** I'm aware of the letter and I'm aware of it from Mr. Berigan's office. And both letters, both from the DM and Mr. Barbeau's copy, came to Mr. Berigan's office. I'm not aware if the deputy or Mr. Barbeau read those letters. In the department, it is a habit to have an executive assistant look at letters and distribute them to the officer in charge, if you like.

So I can't swear that they saw the letters, only that they came to Mr. Berigan's office.

**Senator Jessiman:** Did you read the letter?

**Mr. Desmarais:** I believe I saw them at the time, yes, sir.

**Senator Jessiman:** That's before the RFPs were completed.

**Mr. Desmarais:** Yes, in 1991, I believe, August.

**Senator Jessiman:** May I just add one more?

**Senator Tkachuk:** Sure.

**Senator Jessiman:** Thanks. Do you think, at the time when you drew the RFPs, that the words:

Air Canada's capital investments were made with the expectation that it would have the ability to enjoy the benefits of those investments over a reasonable and normal amortization period.

Do you think those words were put in to cover what we're talking about? It certainly doesn't seem enough to me, but — what do those words mean?

**Mr. Desmarais:** Basically what they say, that Air Canada had spent some money on the terminal; they had a reasonable expectation of having it amortized.

**Senator Jessiman:** But the next line says the lease comes to an end in '97, which is four years later.

**Mr. Desmarais:** Which is what the letter we had quoted earlier says, when we had asked them what conditions they wanted us to put in the RFP. And we were tracking their language. So I'm not sure where we're going here.

*[Traduction]*

cette entente n'ont pas été appliquées et que l'entente est toujours en vigueur. Vous trouverez ci-joint un exemplaire de la correspondance pertinente pour référence. Je crois qu'il serait utile pour nous de nous rencontrer afin de comprendre pleinement les questions en jeu. Dans l'espoir de recevoir une réponse le plus tôt possible, je vous prie d'agréer, madame, mes sincères salutations.

Et c'est signé Lee Desrochers, avec copie conforme à l'intention de Claude Taylor, et une autre, à l'intention de Victor Barbeau.

Bon, maintenant, cela a été envoyé à Mme Labelle. Saviez-vous que M. Barbeau ou Mme Labelle avaient été mis au courant de cela et, évidemment, qu'Air Canada leur avait révélé qu'il faudrait en tenir compte dans le contexte de la demande de propositions. Vous a-t-on dit quelque chose à ce sujet?

**M. Desmarais:** Je sais que la lettre existe, pour l'avoir appris du bureau de M. Berigan. Les deux lettres, celle de la sous-ministre et l'exemplaire de M. Barbeau, sont parvenues au bureau de M. Berigan. Je ne sais pas si la sous-ministre ou M. Barbeau ont lu ces lettres. Au ministère, il est d'usage de demander à un adjoint administratif de lire les lettres, puis de les distribuer au responsable, si vous voulez.

Je ne saurais donc vous assurer qu'ils ont vu les lettres, seulement que celles-ci son parvenues au bureau de M. Berigan.

**Le sénateur Jessiman:** Avez-vous lu la lettre?

**M. Desmarais:** Je crois bien l'avoir vue à ce moment-là, sénateur, oui.

**Le sénateur Jessiman:** Avant que la demande de propositions ne soit prête.

**M. Desmarais:** Oui, en 1991, je crois, en août.

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une seule question encore?

**Le sénateur Tkachuk:** Certainement.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. À l'époque où vous avez préparé la demande de propositions, croyez-vous que les termes suivants:

Air Canada a fait ces dépenses d'investissements en croyant qu'elle pourrait tirer parti des avantages que présentent ces investissements sur une période d'amortissement raisonnable et normale.

Croyez-vous que ces termes ont été inclus pour couvrir ce dont nous parlons? Cela ne me paraît certainement pas être suffisant, mais... qu'est-ce qu'on veut dire par là?

**M. Desmarais:** Essentiellement, ce que l'on dit, c'est qu'Air Canada a investi certaines sommes dans l'aérogare et qu'elle peut s'attendre raisonnablement à ce que ce soit amorti.

**Le sénateur Jessiman:** Mais il est dit, à la ligne suivante, que le bail se termine en 1997, c'est à dire quatre ans plus tard.

**M. Desmarais:** C'est ce que disait la lettre dont nous avons parlé plus tôt, quand nous leur avons demandé les conditions qu'ils voulaient inscrire dans la demande de propositions. Et nous surveillions leur langage. Je ne sais pas trop bien où on s'en va ici.

[Texte]

**Senator Jessiman:** I just wanted to know what — you knew about it.

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Jessiman:** You were responsible for drawing this document.

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Jessiman:** And it wasn't put in.

**Mr. Desmarais:** It wasn't put in place —

**Senator Jessiman:** You wouldn't say to the people that are going to answer or make a proposal: Look, now, these documents are out there, you better go and look at them, and we will have them in the room where you can go and look at all of our documents. You didn't say that.

**Mr. Desmarais:** We said we would have all the contracts and all the leases in the room and all the technical information on the site, in a room. We didn't say we would have every little piece of paper Transport ever signed vis-a-vis T1 and T2, in the room.

**Senator Jessiman:** No, but this is your main tenant —

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** — in Terminal 2, and you're talking about a 40-year lease.

**Mr. Desmarais:** Yes, and there's a lot —

**Senator Jessiman:** And it's true, no one knows whether it is a lease or it isn't a lease.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** We all agree with that. But you sure as hell can't say it isn't something that you had — that Transport Canada signed, and there may be — and, certainly, Air Canada took the stand; from what we've heard, there is some obligation there.

And I would have thought, those — you know, everything is easier in hindsight, of course, but you did have that. You knew it. I can't believe you directed your mind to it at the time. I guess your saving grace is, you sent this clause, so I'm told earlier, to Air Canada, and they knew that's how it was going to be proposed. So maybe they're estopped for not doing something about it.

I'd like to see the letter where you sent the clause to them. Can you provide us with that?

**Mr. Desmarais:** I will look for it. I'm not sure if it's in productions now, so I will have to have a look.

**Senator Jessiman:** Will you do that, because I think that's pretty important.

**Mr. Rowat:** I wonder if I could just ask a question of the date of that letter you are referring to, from Mr. Desrochers?

**Senator Tkachuk:** Just a minute, to make sure — August 26, '91.

[Translation]

**Le sénateur Jessiman:** Je voulais seulement savoir, ce que vous saviez à ce sujet.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Vous étiez responsable de la préparation de ce document.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et cela n'a pas été inclus.

**M. Desmarais:** Cela n'a pas été inclus...

**Le sénateur Jessiman:** Aux gens qui allaient répondre à votre demande ou faire une proposition, vous n'auriez pas dit: Écoutez, ces documents existent, vous serez mieux d'aller les étudier, nous les mettrons dans la pièce où vous pouvez aller étudier tous nos documents. Vous n'avez pas dit cela.

**M. Desmarais:** Nous avons dit que nous allions mettre dans la pièce tous les contrats, tous les baux, tous les renseignements techniques sur l'endroit. Nous n'avons pas dit que nous allions y mettre tous les papiers que Transports a jamais signés concernant l'aérogare 1 ou 2.

**Le sénateur Jessiman:** Non, mais il s'agit de votre principal locataire...

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** ...à l'aérogare 2, et vous parliez d'un bail de 40 ans.

**M. Desmarais:** Oui, il y a beaucoup...

**Le sénateur Jessiman:** Et, il est vrai, personne ne savait s'il s'agissait d'un bail ou non.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** Nous sommes tous d'accord avec ce point mais, diable, on ne peut sûrement pas dire que ce n'est pas quelque chose que vous... que Transports Canada avait signé, et il pourrait... et, certainement, Air Canada a témoigné; d'après son témoignage, il y a là une obligation quelconque.

Et j'aurais cru, tout de même, que ces... enfin, tout paraît plus facile avec le recul, bien sûr, mais il y avait cela. Vous le saviez. Je n'arrive pas à croire que vous avez eu cela à l'esprit. Ce qui vous sauve, j'imagine, c'est que vous avez décidé d'envoyer cette disposition, comme on me l'a dit plus tôt, à Air Canada, et qu'Air Canada savait que c'est de cette façon que cela allait être proposé. Air Canada est peut-être donc préclu de faire quoi que ce soit à ce sujet.

J'aimerais voir la lettre que vous avez envoyée pour leur signifier cette disposition. Pouvez-vous nous la fournir?

**M. Desmarais:** Je vais essayer de la trouver. Je ne sais pas si elle est à la photocopie en ce moment. Il va falloir que je regarde.

**Le sénateur Jessiman:** Pourriez-vous le faire? Je crois que ce serait assez important.

**M. Rowat:** Est-ce que je pourrais vous demander la date de la lettre à laquelle vous faites allusion, celle de M. Desrochers?

**Le sénateur Tkachuk:** Un instant, je veux en être sûr: c'est le 26 août 1991.

[Text]

**Senator Gigantès:** Is there a document number?

**Senator Tkachuk:** Yeah, I read it, 000657.

**Senator Gigantès:** Thanks.

**Senator Tkachuk:** You're welcome. I'll do it twice for you any time, Senator Gigantès.

**Mr. Desmarais:** I was just looking at the March 28, 1991 letter, from Mr. Desrochers to Mr. Berigan replying to the request to provide input to the RFP. And that is where we come across the statement from Air Canada to the effect that, in June 1990, Air Canada recommended the Paxport proposal to the Minister of Transport.

As of March 6, '91, Air Canada — Paxport that it's severed its relationship. Air Canada's input to Transport Canada — the RFP — represents the wishes of Air Canada alone.

Next page, it says, Air Canada will — it goes into this, they don't want an auction to occur, will vigorously and oppose an RFP process that seems to lead in that direction. Air Canada will, in addition, insist, that its non-cancellable lease, which effectively extends through to April 30, 1997, be fully recognized, and Air Canada's rates thereunder, including rental rate reviews based on current cost recovery policies, be protected and maintained. That is all he asked for.

And he is setting, I believe — in his letter, he is trying to set a negotiating position for the next round.

**Senator Jessiman:** Do we have that?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure if you have that.

**Mr. Rowat:** 000483.

**Mr. Nelligan:** That is the one that I referred to the witness earlier today.

**Senator Tkachuk:** Now, when we — I'm going to jump a little bit to the call for — because other testimony has already talked about the process for developing the call for proposal, the government announcing it, Mr. Lane and all the rest of it. So I'm going to just jump a little forward to — and Senator Hervieux-Payette also talked about what happened immediately after and December and the announcement. You explained quite well what the announcement really meant.

And so I'm just going to jump forward to the rent deferrals, which has caused great consternation here. Like, it was sort of like a — it's a very complicated or a big deal. But I mean, I've just been in small business most of my life, and rent deferrals are not unknown to me. You know, I rent a couple of thousand feet. So it is really putting off the rent. It is almost like a loan, is it not?

**Mr. Desmarais:** In a sense, I would assume.

**Senator Tkachuk:** You're charging interest. You're saying that, some day, that rent will be paid back?

[Traduction]

**Le sénateur Gigantès:** Est-ce qu'il y a un numéro de document?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, je l'ai lu, c'est le 000657.

**Le sénateur Gigantès:** Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** De rien. Je le referais pour vous n'importe quand, sénateur Gigantès.

**M. Desmarais:** Je regardais il y a un instant la lettre du 28 mars 1991, celle que M. Desrochers a adressée à M. Berigan en réponse à la demande de renseignements au sujet de la demande de propositions. C'est là qu'on voit qu'Air Canada dit avoir recommandé, en juin 1990, la proposition de Paxport au ministre des Transports.

Le 6 mars 1991, Air Canada... Paxport qu'il a coupé ses liens. L'intervention d'Air Canada auprès de Transports Canada, la demande de propositions, représente la seule volonté d'Air Canada.

À la page suivante, on dit qu'Air Canada va... on examine cela, on dit ne pas vouloir une «vente aux enchères», Air Canada s'opposera vigoureusement à un processus de demande de propositions qui s'engagerait dans cette voie. Par ailleurs, Air Canada insistera pour que l'on connaisse son bail irrévocable, qui s'étend jusqu'au 30 avril 1997, et pour que l'on protège ses taux, notamment en ce qui concerne l'examen du taux de location fondé sur les politiques de recouvrement des coûts en place. C'est tout ce qu'Air Canada demandait.

Et il est en train d'établir, je crois... dans sa lettre, il est en train d'établir une position pour le prochain volet des négociations.

**Le sénateur Jessiman:** Avons-nous cela?

**M. Desmarais:** Je n'en suis pas sûr.

**M. Rowat:** 000483.

**M. Nelligan:** C'est celle dont j'ai parlé plus tôt au témoin, aujourd'hui.

**Le sénateur Tkachuk:** Bon, quand nous... je fais brûler les étapes un peu pour passer à la demande de... parce que d'autres témoignages ont déjà fait état du processus de mise au point de la demande de propositions, de l'annonce faite par le gouvernement. M. Lane et tout le reste. Je vais donc brûler quelques étapes pour... et le sénateur Hervieux-Payette a aussi parlé de ce qui s'est passé immédiatement par la suite, du mois de décembre et de l'annonce. Vous avez très bien expliqué ce que l'annonce voulait vraiment dire.

Je vais donc brûler quelques étapes pour passer à la question de l'étalement du loyer, qui a semé la consternation ici. C'était un peu comme... c'était une transaction énorme ou très compliquée. Mais enfin, j'ai passé la majeure partie de ma vie dans des petites entreprises, et l'étalement des loyers ne m'est pas une chose inconnue. Par exemple, on loue une surface de quelques milliers de pieds. En fait, c'est vraiment comme remettre le loyer à plus tard. C'est presque comme un prêt, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** D'une certaine façon. Je présume que «oui».

**Le sénateur Tkachuk:** Vous demandez des intérêts. Vous dites que, un jour, ce loyer sera payé?



[Texte]

**Mr. Desmarais:** Yeah.

**Senator Tkachuk:** That's what you're saying. So instead of paying the full rent, the first three years of a ten-year agreement, you would pay maybe half the rent, and then you'd take the other half of the rent, push it back into the next seven years and you'd pay it over that time with a 10 per cent interest rate, or whatever it may be.

The concept itself of a rent deferral, simply put, so the ordinary voter out there — you know, the hundred or so that may be watching out there — will understand what we're talking about, that this is not that complicated.

As a matter of fact, they are not even that complicated for other airports. Are there rent deferrals in any of the LAAs?

**Mr. Desmarais:** I believe there are.

**Senator Tkachuk:** So, like which ones?

**Mr. Desmarais:** I believe Montreal has one. I believe the option is there for Vancouver to have one. I'm not sure about Calgary and Edmonton. I haven't looked at those leases.

**Senator Tkachuk:** Vancouver has one.

**Mr. Desmarais:** Vancouver has the option in its lease, and I believe Montreal is exercising that option right now.

**Senator Tkachuk:** Exercising that option. So out of the four — is it four other airports that are under LAAs now?

**Mr. Desmarais:** There are two in Montreal, one in Vancouver, one in Calgary, one in Edmonton.

**Senator Jessiman:** Does Mirabel have one?

**Mr. Desmarais:** Mirabel and Dorval are part of the Montreal airports group.

**Senator Tkachuk:** Montreal is getting a rent deferral. Vancouver has an option. Do the other airports have an option?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure. I believe Edmonton does. I'm not sure about Calgary.

**Senator Tkachuk:** After today, they'd probably like one, right?

Why would they be granted a rent deferral, the LAAs?

**Mr. Desmarais:** I didn't negotiate those leases, sir, so I have no idea.

**Senator Tkachuk:** Very good. In the T1T2 contracts, the rent deferrals, they were really — just so we understand that the government didn't give anything up so much — this was in exchange for immediate construction and extra cash, right? Is this sort of what it was, election coming up, get this thing moving? You know what I mean?

**Mr. Rowat:** The merger agreed to spend \$96 million to get it started immediately. In the first three years, the rent was deferred in light of that, to be recouped over the following 10 years.

[Translation]

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce que vous dites. Au lieu de payer le montant intégral du loyer, au cours des trois premières années d'un accord de dix ans, on paierait peut-être la moitié, puis on prend l'autre moitié, et on l'intègre aux sept années suivantes. La somme devient payable à un taux d'intérêt de 10 p. 100 ou de je ne sais combien.

L'idée elle-même de l'étalement d'un loyer, en termes simples, pour que l'électeur ordinaire qui nous écoute (enfin, pour la centaine d'électeurs qui peuvent nous écouter) comprennent ce dont nous parlons, n'est pas si compliquée.

En fait, l'idée n'est même pas si compliquée dans le cas des autres aéroports. L'étalement des loyers touche-t-il d'autres AAL?

**M. Desmarais:** Je crois que oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Lesquelles?

**M. Desmarais:** Je crois que c'est le cas de Montréal. Je crois que Vancouver a une option à cet égard. Je n'en suis pas sûr dans le cas de Calgary et d'Edmonton. Je n'ai pas regardé leurs baux.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est le cas de Vancouver.

**M. Desmarais:** Vancouver a l'option dans son bail, et je crois que Montréal exerce cette option en ce moment.

**Le sénateur Tkachuk:** Exerce cette option. Des quatre, donc, y a-t-il quatre autres aéroports en ce moment qui sont régis par une AAL?

**M. Desmarais:** Il y en a deux à Montréal, une à Vancouver, une à Calgary et une à Edmonton.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce qu'il y en a une à Mirabel?

**M. Desmarais:** Mirabel et Dorval font partie du groupe des aéroports de Montréal.

**Le sénateur Tkachuk:** Montréal aura son loyer différé. Vancouver a l'option. D'autres aéroports ont-ils l'option?

**M. Desmarais:** Je n'en suis pas sûr. Je crois qu'Edmonton en a une. Pour ce qui est de Calgary, je n'en suis pas sûr.

**Le sénateur Tkachuk:** À partir d'aujourd'hui, on va probablement vouloir en avoir une, n'est-ce pas?

Pourquoi accorderait-on aux AAL le privilège d'étaler leur loyer?

**M. Desmarais:** Ce n'est pas moi qui ai négocié ces baux, sénateur. Je n'en ai pas la moindre idée.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Dans les contrats de la relatifs aux aérogares 1 et 2, les loyers différés étaient vraiment... je veux simplement le signaler pour qu'on comprenne que le gouvernement n'a pas renoncé à grand-chose... c'était en contrepartie de la construction immédiate et d'une somme d'argent supplémentaire, n'est-ce pas? Est-ce un peu ce qui s'est passé, les élections s'en venaient, faisons bouger les choses? Comprenez-vous?

**M. Rowat:** La société fusionnée a convenu de dépenser tout de suite 96 millions de dollars pour faire commencer les travaux. Le loyer pour les trois premières années était différé à la lumière de ce fait et serait récupéré au cours des dix années suivantes.

[Text]

**Senator Tkachuk:** At an interest rate of —

**Mr. Rowat:** At an interest rate of prime plus two and a half.

**Senator Tkachuk:** Okay. And also because Air Canada — who wanted this work done right away, besides the government? Did Air Canada? There was some urgency, it seems from the — did Air Canada think this was a good idea to get their stuff organized? Or was the government more concerned about it or the department more concerned about it?

**Mr. Desmarais:** The Phase 1A, which is the quick-start phase — and if you look at your drawing there, you will see it, that we handed out. In red is basically the new rapid-air processor for Air Canada and expansion of the trans-border area in Terminal 2, which is basically the Air Canada trans-border area. These were items from the Air Canada master plan that they had delivered to us earlier, and they were anxious to see work commence on it.

The rapid-air obviously moved — rapid-air and transborder areas in Terminal 2 are adjacent right now. They wanted to move the rapid-air out to expand the transborder area. So you needed a rapid-air processor to expand the transborder area. So this is what's happening in that first phase.

**Mr. Rowat:** The other answer to your question is that, yes, the government thought it was a priority because of the job creation that would be involved. If you recall, at that time, the economy was in the doldrums, even in Toronto.

**Senator Tkachuk:** Yes. Do you have — like, how many people would have been working there? Do you know? Do you remember that?

**Mr. Desmarais:** On what, sir? The first phase?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Desmarais:** Not off the top of my head. I believe there were numbers developed, but I can't remember them right now.

**Senator Tkachuk:** Significant, though, that the government thought this was important.

**Mr. Desmarais:** Right.

**Senator Gigantès:** Depending on the good judgment of the government.

**Senator Tkachuk:** It always depends upon the good judgment of the government when it comes to jobs.

Let me just ask some questions, just in concept, about leasing an airport and local airport authorities. Again, cultivating a little of the same ground here, but I just — a local airport authority, are they, kind of, given the airport?

**Mr. Desmarais:** The airport is leased to them for a rental payment that is negotiated. And, again, it's basically a no-worse-off position for the government. So the government

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** À un taux d'intérêt de...

**M. Rowat:** Au taux préférentiel plus deux et demi pour cent.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Et aussi parce qu'Air Canada... qui voulait que les travaux commencent tout de suite, à part le gouvernement? Air Canada le voulait-il? Il y avait une certaine urgence, il me semble que... est-ce qu'Air Canada croyait que c'était une bonne idée de s'organiser ainsi? Ou est-ce que c'était le gouvernement ou encore le ministère qui s'en préoccupait davantage?

**M. Desmarais:** La phase 1A, c'est-à-dire la phase de mise en marche accélérée des travaux... vous le verrez si vous regardez le dessin ici, dans ce que nous avons remis. En rouge, on voit, essentiellement, le nouveau système de traitement de rapid-air d'Air Canada et l'expansion de la zone réservée aux vols transfrontaliers à l'aérogare 2, c'est-à-dire, essentiellement, la zone transfrontalière d'Air Canada. Cela est tiré du plan directeur qu'Air Canada nous avait fait parvenir auparavant. Air Canada avait hâte de voir les travaux commencer.

Le dossier de rapid-air a visiblement avancé, les zones de rapid-air et des vols transfrontaliers à l'aérogare 2 se trouvent maintenant l'une à côté de l'autre. On voulait réaménager ailleurs la zone réservée à rapid-air pour élargir celle des vols transfrontaliers. Il fallait donc un système de traitement pour rapid-air, afin d'élargir la zone réservée aux vols transfrontaliers. C'est donc ce qui est prévu au cours de la première phase.

**M. Rowat:** L'autre réponse à votre question, c'est que «oui», le gouvernement y voyait une priorité étant donné les emplois qui seraient créés. Si vous vous rappelez, l'économie à l'époque était déprimée, même à Toronto.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. Avez-vous... enfin, combien de personnes y travaillaient? Le savez-vous? Vous en souvenez-vous?

**M. Desmarais:** À quoi, sénateur. À la première phase?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Desmarais:** Je ne m'en souviens pas par coeur. Je crois que des chiffres ont été établis, mais je ne m'en souviens pas en ce moment.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est important, tout de même, le gouvernement y voyait quelque chose d'important.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** Selon le bon jugement du gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela dépend toujours du bon jugement du gouvernement, quand il est question d'emplois.

Permettez-moi seulement de poser quelques questions théoriques à propos de la location d'un aéroport et des administrations aéroportuaires locales. Encore une fois, je me retrouve un peu sur la même voie, mais je veux seulement, l'administration aéroportuaire locale... est-ce un peu comme si on lui donnait l'aéroport?

**M. Desmarais:** L'aéroport lui est loué moyennant un loyer négocié. Encore une fois, il s'agit essentiellement pour le gouvernement de ne pas se trouver désavantagé par rapport à sa

[Texte]

would get a rental payment based on being no worse off over the course of the lease than if they operated themselves. And the LAA benefits from any input and economic development they can do to that airport, and is able to use the money then as a non-profit organization to further develop the airport.

**Senator Tkachuk:** So you lease the whole airport?

**Mr. Desmarais:** We lease the whole airport.

**Senator Tkachuk:** And you lease it to — and local airports authorities are non-profit?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** Now, "non-profit" only means one thing: They don't pay tax. This isn't some organization that helps sick children and sends money to Ethiopia or something. This is a non-profit that doesn't pay tax.

**Mr. Desmarais:** And the profits, if any, are to be reinvested on the airport.

**Senator Tkachuk:** But if they would have profits, they wouldn't pay tax either.

**Mr. Desmarais:** I'm not sure of the tax laws —

**Senator Tkachuk:** That's why everybody loves the word "non-profit", including the people who run them, because you don't have to pay tax. Right? You don't pay any tax.

**Mr. Rowat:** They would be tax-exempt.

**Senator Tkachuk:** So when you figure out the amount of revenue that the government is getting between an LAA and, say, a — it seems to me, I mean, I may be over-simplifying it, but in one case you lease the whole airport; in the other case, you lease a couple of terminals. Right?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Tkachuk:** In both cases, you're leasing.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** Just to corporate entities. One is non-profit, one is profit. No big difference here, corporate entity-wise?

**Mr. Desmarais:** Corporate entity-wise, all right.

**Senator Tkachuk:** Then they get rent from the two terminals in this particular case, or you get rent from the whole airport, or whatever. You just get rent. That's all the government gets is rent.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** And what it tries to do is be no worse off than it was if it didn't rent.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** Does it take into account — in the cash flow, do you take into account lost taxes?

[Translation]

situation antérieure. Le gouvernement obtiendrait donc un loyer donné, dans la mesure où sa situation n'est pas moins bonne qu'elle ne l'aurait été s'il avait dirigé les affaires de l'aéroport lui-même. Et l'AAL profite de l'apport et du développement économique que le gouvernement peut contribuer à l'aéroport et peut se servir de l'argent en tant qu'organisme sans but lucratif pour mieux mettre en valeur l'aéroport.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous louez donc l'aéroport en entier?

**M. Desmarais:** Nous louons l'aéroport en entier.

**Le sénateur Tkachuk:** Et vous le louez à... et les administrations aéroportuaires locales sont des organismes sans but lucratif?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Bon, «sans but lucratif», ça ne veut dire qu'une chose: l'organisme ne paie pas d'impôt. Ce n'est pas une organisation qui vient en aide aux enfants malades ou qui envoie de l'argent en Éthiopie. C'est un organisme sans but lucratif qui ne paie pas d'impôt.

**M. Desmarais:** Et les profits, s'il y en a, doivent être réinvestis dans l'aéroport.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais si l'organisme faisait des profits, il ne paierait tout de même pas d'impôt.

**M. Desmarais:** Je ne suis pas sûr des dispositions fiscales...

**Le sénateur Tkachuk:** C'est pourquoi tout le monde adore le terme «sans but lucratif», y compris les gens qui sont à la tête de ces organismes puisqu'on n'est pas obligé de payer d'impôt, n'est-ce pas? On ne paie pas d'impôt.

**M. Rowat:** Ces organismes sont bel et bien exonérés d'impôt.

**Le sénateur Tkachuk:** Si on calcule donc les recettes que le gouvernement obtient entre une AAL et, disons, il me semble... enfin, je simplifie peut-être un peu trop, mais, dans un cas, on loue l'aéroport en entier; dans l'autre, on loue quelques aérogares. Est-ce juste?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans les deux cas, on loue.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Seulement à des personnes morales. À but lucratif, dans un cas, sans but lucratif, dans l'autre. Il n'y a pas de grande différence, ici, sur le plan des personnes morales?

**M. Desmarais:** D'accord, du point de vue des personnes morales.

**Le sénateur Tkachuk:** Et on obtient le loyer des deux aérogares, dans ce cas particulier, ou le loyer de l'aéroport en entier, dans l'autre. C'est simplement un loyer qu'on obtient. Tout ce que le gouvernement obtient, c'est un loyer.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Et il essaie de faire en sorte de ne pas se retrouver dans une situation pire que s'il ne louait pas.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce qu'il est tenu compte... dans les liquidités, est-ce qu'il est tenu compte des impôts perdus?



[Text]

**Mr. Desmarais:** Whose cash flow, sir?

**Senator Tkachuk:** When you take into account the money that the government is getting, you're taking into account leases in one particular case and leases in another particular case. Do you figure in, when you're doing this, the amount of tax you're losing in case of them making a profit?

**Mr. Rowat:** The other way to answer the same question, is do you consider how much tax would be earned in leasing it to a private sector corporation?

**Senator Tkachuk:** Yeah, do you produce whole — I know Finance produces whole books of those.

**Mr. Rowat:** They do, and there are so many different tax laws that, yes, conceptually, you're correct. There is an extra tax benefit to the government under a private sector lease that we were talking about. But it is hard to calculate that until you know exactly how the company you're dealing with is going to set itself up in terms of tax. But overall, there would be a positive tax benefit to the government under the private sector leasing arrangement.

We did not formally calculate it into the numbers, but we noted it, as did Mr. Stehelin when he did his analysis, that it was a factor that would be added over and above the rent to government.

**Senator Tkachuk:** Okay. Now, the private sector lease — I am almost done — I think I'm almost done my half-hour here. Am I done my half-hour? Well, why don't I just quit now?

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, if Dave only has a few more minutes, I'm quite happy to let him go, and then I'll run out the session. Sorry, what time do we adjourn?

**The Chairman:** We adjourn at 9:30, but I'd like your advice. Mr. Nelligan is going to require, say, 20 minutes for wrap-up questions. We adjourn at 9:30.

**Senator Kirby:** Is he doing those today or when we finish with the witnesses?

**Mr. Nelligan:** I thought I would do them tomorrow.

**Senator Kirby:** Normally, he's at the very end.

**Mr. Nelligan:** I may not have 20 minutes if you ask all the questions.

**Senator Kirby:** All I say is I'm quite happy to let Dave go ahead and finish, and then I'll run out the clock, and then we can continue tomorrow.

**Senator Gigantès:** I need three minutes, if you can squeeze three minutes in for me somewhere.

**Senator Tkachuk:** That leaves me five minutes. I thought my half-hour was up, so I was going to, like, pack it in and let someone else do it.

[Traduction]

**M. Desmarais:** Dans les liquidités de qui, sénateur?

**Le sénateur Tkachuk:** Quand on tient compte de l'argent que le gouvernement obtient, on tient compte du loyer, dans un cas particulier et dans l'autre. À ce moment-là, est-ce qu'on pense aussi à la somme d'impôt que le gouvernement perd si l'un d'eux réalise des profits?

**M. Rowat:** Une autre façon de poser la question serait de demander combien d'impôt pourrait être perçu si le bail visait une société du secteur privé?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, est-ce que vous produisez des... je sais que le ministère des Finances en produit des livres entiers.

**M. Rowat:** Ils le font, et les dispositions fiscales sont si nombreuses... oui, théoriquement, vous avez raison. Le gouvernement en tire un avantage supplémentaire sur le plan fiscal s'il loue au secteur privé. Tout de même, il est difficile de déterminer une telle somme avec exactitude tant et aussi longtemps qu'on ne sait pas comment l'entreprise entend se structurer sur le plan fiscal. Tout de même, dans l'ensemble, le bail visant une entreprise du secteur privé comporterait un avantage fiscal supplémentaire pour le gouvernement.

Nous n'en tenons pas compte officiellement dans les chiffres, mais nous en prenons note, comme l'a fait M. Stehelin dans son analyse: cela s'ajouterait au loyer perçu par le gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Bon, maintenant, le bail accordé à une entreprise du secteur privé... j'ai presque fini, je crois que ma demi-heure est presque terminée. Est-ce que ma demi-heure est terminée? Eh bien, pourquoi est-ce que je n'arrête pas tout de suite?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, si Dave n'en a encore que pour quelques minutes, je serais très heureux de le laisser faire, puis je terminerai la séance. Je m'excuse, mais à quel moment est-ce que nous suspendons les travaux?

**Le président:** Nous suspendons nos travaux à 21 h 30, mais j'aimerais avoir vos conseils. Il va falloir accorder à M. Nelligan une vingtaine de minutes pour les questions de récapitulation. Nous suspendons les travaux à 21 h 30.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce qu'il doit le faire aujourd'hui ou au moment où nous aurons fini de poser nos questions aux témoins?

**M. Nelligan:** Je prévoyais le faire demain.

**Le sénateur Kirby:** En temps normal, il passe à la toute fin.

**M. Nelligan:** Je n'aurai peut-être pas vingt minutes si vous posez toutes ces questions.

**Le sénateur Kirby:** Tout ce que je dis, c'est que je serais très heureux de laisser Dave finir, puis de terminer la séance. À ce moment-là, nous pouvons continuer demain.

**Le sénateur Gigantès:** J'ai besoin de trois minutes, si on peut intercaler trois minutes quelque part pour moi.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela me laisse cinq minutes. Je croyais que ma demi-heure était terminée: j'allais donc, enfin, plier bagage pour ainsi dire et laisser les questions à quelqu'un d'autre.

[Texte]

**The Chairman:** It is five minutes to nine. We're in a second round. Senator Gigantès hasn't had a chance yet in the second round. It's only going to be three to five minutes?

**Senator Kirby:** Rather than interrupt Dave, can we let Dave finish?

**The Chairman:** Yeah, and then you can run it out after —

**Senator Kirby:** And then let Senator Gigantès —

**The Chairman:** Okay, fine.

**Senator Tkachuk:** I lost track of — okay, I think I remember where I was.

We're talking about taxation, and the fact that governments — in this particular case, you're not taking into account the fact that, in a local airport authority, you wouldn't be getting tax revenue.

So in the case of Terminal 1 and Terminal 2, the private sector development would be based on them getting money from equity and borrowing, and then earning it from concessions, leases, et cetera, et cetera. Right?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** Why did the government not let them — why were they — or were you opposed to the passenger facility charge? Would the Department of Transport — did they like the passenger facility charges?

**Mr. Desmarais:** There has been a policy under development on passenger facility charges within the department for the last little while. I'm not sure of the status of it. But in the case of Toronto, we have a particular problem with passenger facility charges. The government cannot apply a passenger facility charge to Terminal 3. We don't own it, we don't operate it. So we would only be able to apply a passenger facility charge to Terminal 1 and 2, which puts Air Canada at a marketing disadvantage and all the airlines in Terminal 1 at a marketing disadvantage, as compared to the airlines in T3.

I mean, if you had a choice, senator, you would opt for the terminal where you didn't pay the fee, is the way the story goes. So there was a very serious concern that, if you put it only in T1T2, you may have serious problems with the airlines in Toronto.

**Senator Tkachuk:** They are charging a passenger facility charge in Vancouver because they have to do some airport expansion, which isn't the case in Edmonton or Calgary or Montreal airport authorities, because you've got excess capacity. Is that not correct?

**Mr. Desmarais:** You have excess capacity in Edmonton. I'm not sure how Montreal's capacity is at Dorval. I know they have —

**Senator Tkachuk:** But you've got Mirabel —

**Mr. Desmarais:** You have a little bit at Mirabel.

[Translation]

**Le président:** Il est 20 h 55. Nous en sommes au deuxième volet. Le sénateur Gigantès n'a pas encore eu l'occasion de parler au cours du deuxième volet. Vous n'avez besoin que de trois à cinq minutes?

**Le sénateur Kirby:** Plutôt que d'interrompre Dave, pouvons-nous laisser Dave finir?

**Le président:** Oui, puis vous pouvez terminer...

**Le sénateur Kirby:** Ensuite, le sénateur Gigantès peut...

**Le président:** D'accord, c'est bon.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai perdu le fil de... d'accord, je crois bien me rappeler où j'en étais.

Nous parlons d'impôt et du fait que les gouvernements, dans ce cas particulier, vous ne tenez pas compte du fait qu'une administration aéroportuaire locale signifie qu'il n'y a pas de recettes fiscales.

Dans le cas des aérogares 1 et 2, le réaménagement par le secteur privé passerait donc nécessairement par un financement par actions et par emprunt, puis les recettes tirées de concessions, de baux et ainsi de suite. N'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourquoi le gouvernement ne les a-t-il pas laissées... pourquoi étaient-elles... ou est-ce que vous étiez contre l'idée d'imposer des frais de prestations supplémentaires? Le ministère des Transports aurait-il... aimait-il les frais de prestations supplémentaires?

**M. Desmarais:** Le ministère s'affaire depuis quelque temps à se donner une politique pour ce qui touche les frais de prestations supplémentaires. Je ne sais pas où il en est. Tout de même, dans le cas de Toronto, les frais de prestations supplémentaires posent un problème particulier. Le gouvernement ne peut appliquer des frais de prestations supplémentaires à l'aérogare 3. Nous n'en sommes pas les propriétaires, nous n'en sommes pas les exploitants. Nous pourrions donc seulement appliquer des frais de prestations supplémentaires aux aérogares 1 et 2, ce qui nuit à Air Canada et à toutes les compagnies aériennes qui se trouvent à l'aérogare 1 sur le plan du marketing, par rapport à celles qui se trouvent à l'aérogare 3.

Enfin, si vous aviez le choix, sénateur, vous choisiriez l'aérogare où vous n'êtes pas obligé de verser des frais. On a donc exprimé une très vive inquiétude: si les frais ne sont appliqués qu'aux aérogares 1 et 2, les compagnies aériennes à Toronto pourraient être sérieusement embêtées.

**Le sénateur Tkachuk:** On applique des frais de prestations supplémentaires à Vancouver parce qu'il faut y financer l'agrandissement de l'aéroport, ce qui ne vaut pas pour les administrations aéroportuaires d'Edmonton, de Calgary ou de Montréal, où la capacité est excédentaire. Ai-je raison?

**M. Desmarais:** La capacité est excédentaire à Edmonton. Je ne suis pas sûr de la capacité de l'aéroport de Dorval, à Montréal. Je sais qu'ils ont...

**Le sénateur Tkachuk:** Mais, il y a Mirabel...

**M. Desmarais:** Il y en a un peu à Mirabel.

[Text]

**Senator Tkachuk:** — which has got — you know, you've got a little bit. They all have long-term leases in the airport authorities, right? How long would they be?

**Mr. Desmarais:** Basically 40 years with a 20-year option, I believe. So a 60-year —

**Senator Tkachuk:** Sixty years. Now, if I remember correctly on the Paxport concept, and then Pearson Development Corporation, a whole bunch of cash had to be put up in equity. How much cash in equity was put up?

**Mr. Desmarais:** For Pearson?

**Senator Tkachuk:** Yeah, Pearson Development Corporation, for the lease.

**Mr. Desmarais:** The initial stage is \$61 million and that built over time, I believe, but I'm not sure what the absolute total number is versus their total investment program. I think we have it here. But I — \$258 million over the course of the whole development.

**Senator Tkachuk:** In equity?

**Mr. Desmarais:** In equity. And a debt of \$484 million.

**Senator Tkachuk:** Two-hundred-fifty-million dollars in equity and four-hundred-million dollars in debt. Now, where in heaven's name is the Toronto airport authority going to get \$250 million?

**Mr. Desmarais:** You will have to ask them, sir.

**Senator Tkachuk:** Well, I'm asking you, as officials in the Department of Transport, how do you think they're going to get it?

**Mr. Desmarais:** Basically the way Vancouver did it. Go to the bank and —

**Senator Tkachuk:** And charge.

**Mr. Desmarais:** You have to somehow pay off that debt over time. I'm not sure how they do that.

**Mr. Jolliffe:** Senator, it's not equity that they're getting; they're getting debt. There's no equity in the local airport authority. They are 100 per cent debt-financed, as I understand it. They borrow the money they need for their expansion. They earn equity over time by ploughing back earnings into their business —

**Senator Jessiman:** Based on what they can get over and above what they pay the federal government. The federal government has to get as much as it always has gotten, and it has to be up to their entrepreneurial skills to be able to get that. And they have no equity in there themselves, so it is just a — you're just transferring — you know, as much as we love you guys, bureaucrats or civil servants or whatever, we're just transferring from you people to another group. They're not bureaucrats but they're appointed by bureaucrats, so I don't think we're any

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** ...il y a, enfin, il y en a un peu. Les administrations aéroportuaires bénéficient toutes d'un bail à long terme, n'est-ce pas? Pour combien de temps?

**M. Desmarais:** Essentiellement, 40 ans plus une option de 20 ans, je crois. C'est donc un bail de 60 ans...

**Le sénateur Tkachuk:** Soixante ans. Bon, si je me rappelle bien le concept avancé par Paxport, puis par la *Pearson Development Corporation*, il fallait prévoir un investissement considérable. Combien de capitaux propres fallait-il?

**M. Desmarais:** Pour Pearson?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, la *Pearson Development Corporation*, pour le bail.

**M. Desmarais:** À l'étape initiale, 61 millions de dollars, somme qui aurait augmenté par la suite, je crois, mais je ne suis pas sûr du chiffre total absolu par rapport à leur programme d'investissement au total. Je crois que nous avons cela ici. Mais je... c'est 258 millions de dollars qui sont étalés tout au long du projet de réaménagement.

**Le sénateur Tkachuk:** En capitaux propres?

**M. Desmarais:** En capitaux propres. Et une dette de 484 millions de dollars.

**Le sénateur Tkachuk:** Deux cent cinquante millions de dollars sous forme de capitaux propres, et 400 millions de dollars, sous forme de dette. Bon, où diable l'administration aéroportuaire de Toronto va-t-elle chercher 250 millions de dollars?

**M. Desmarais:** Il va falloir que vous posiez la question à leurs représentants, sénateur.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, je vous la pose à vous, qui représentez le ministère des Transports: comment croyez-vous qu'elle l'obtiendra?

**M. Desmarais:** Essentiellement, de la même façon qu'on l'a fait à Vancouver. On va à la banque et...

**Le sénateur Tkachuk:** Et on impose des frais.

**M. Desmarais:** Il faut trouver une façon quelconque de régler la dette après un certain temps. Je ne sais pas très bien comment elle entend le faire.

**M. Jolliffe:** Sénateur, ce ne sont pas capitaux propres qu'elle obtient, c'est du financement par emprunt. L'administration aéroportuaire locale n'a pas de capitaux propres. Elle est financée intégralement par emprunt, si je ne m'abuse. Elle emprunte l'argent qu'il lui faut pour l'expansion. Elle accroît ses avoirs propres au fil du temps en réinvestissant ses recettes dans l'entreprise...

**Le sénateur Jessiman:** Avec ce qu'elle peut obtenir après avoir payé le gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral doit en obtenir autant qu'il a toujours obtenu, et c'est l'esprit d'entreprise de l'administration aéroportuaire locale qui lui permettra d'y arriver. Ils n'y ont rien investi eux-mêmes, de sorte que c'est seulement... ce n'est qu'un transfert... enfin, quelle que soit l'affection que nous vous portons, vous, les bureaucrates, les fonctionnaires, enfin, ce n'est qu'un transfert, de votre groupe à un autre. Ce ne sont pas des bureaucrates, mais ils sont nommés



[Texte]

better off. And they're going to have to do exactly what you did four or five or six years ago.

All this work that you've done to try and develop this thing, and you've done a hell of a lot of work, and it's all gone to waste, and it's a disgrace.

**Senator Tkachuk:** I'm not — I'm in a different — I don't know. Like, it doesn't really matter to me. What bothers me is why — the reason we're here is to discuss the contract and to discuss the deal to the Canadian people and to discuss whether it was a good deal for Canada if we would have gone with the T1T2 proposal and the Pearson Development Corporation. But if you take that away, there has to be options. Right?

The option will be the local airport authority. So what you're saying is, the Toronto airport authority will have to borrow all of their money for development. There will be no — well, how can they have equity financing?

So it is a hell of a way to run a business, though, if you start with 100 per cent debt and no equity.

What if Canadian Airlines or what if Air Canada cuts back on the amount of traffic going in? Like, what happens if there is a downturn in the economy? What happens here? Who bails them out?

**Mr. Jolliffe:** They have a form of equity, senator. They have an opportunity to operate and manage the airport, and that produces cash flow. And that is equity to them which is in their hands, the same as equity that might be subscribed as shareholder in normal corporations. So they have that in-built cash flow being produced right now as an operating airport.

That is an equity base that they have, the surplus cash flow over operating expenses. Using that, and, of course, the PFC-type funds, they can borrow the debt they need then to rebuild the runways and the terminal buildings.

**Senator Jessiman:** Don't they ordinarily charge extra? They're either going to charge extra for the public, as they're doing in Vancouver, and someone is saying they may be doing in somewhere else. And they're doing it at \$5 for residents of British Columbia, and \$10 for North American, and \$15 of international people. That's how they get it. It's charged to the people who are using facility.

**Mr. Rowat:** Well, they —

**Senator Jessiman:** That's what their charges are.

**Mr. Rowat:** There is a —

**Senator Jessiman:** That's where they get the extra amount.

**Mr. Rowat:** There is provision, as in Vancouver, for a PFC, a passenger facility charge.

[Translation]

par des bureaucrates, de sorte que notre situation ne m'apparaît pas meilleure. Et il va falloir qu'ils fassent exactement ce que vous avez fait il y a quatre, cinq ou six ans.

Tout le travail que vous avez abattu pour faire fructifier ce projet... vous avez abattu une somme colossale de travail, et voilà que tout est perdu. C'est une honte.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne suis pas... c'est différent... je ne sais pas. Enfin, cela m'importe peu. Ce qui me tracasse, c'est pourquoi... nous sommes ici pour discuter du contrat, pour discuter de la transaction au profit des Canadiens, pour déterminer si c'était une bonne entente pour le Canada, si nous aurions pu opter pour la proposition de T1T2 et de la *Pearson Development Corporation*. Tout de même, si vous éliminez cela, il faut qu'il y ait des options, n'est-ce pas?

L'administration aéroportuaire locale sera l'option. Vous dites donc que l'administration aéroportuaire de Toronto sera obligée d'emprunter tout l'argent qu'il lui faut pour le projet. Il n'y aura pas de... enfin, comment pourrait-elle obtenir un financement par actions?

C'est donc toute une façon de diriger les affaires d'une entreprise, avec un financement par emprunt de 100 p. 100 et aucun financement par actions.

Qu'arrive-t-il si les Lignes aériennes Canadien ou si Air Canada réduit le trafic arrivant à Pearson? Qu'arrive-t-il s'il y a un ralentissement de l'économie? Qu'arrive-t-il là? Qui se porte à son secours?

**M. Jolliffe:** Ils ont une forme d'avoir propre, sénateur. Ils ont l'occasion d'exploiter et de gérer l'aéroport, ce qui produit des liquidités. Et voilà de l'argent qui se trouve entre leurs mains, au même titre que l'argent qui pourrait être obtenu par la vente d'actions au sein d'une société ordinaire. Ce sont donc des liquidités «intégrées», qui sont produites dès maintenant en raison de l'exploitation de l'aéroport.

Ils disposent d'une base d'avoirs propres, les liquidités excédentaires par rapport aux dépenses d'exploitation. À l'aide de cet argent et, bien sûr, des fonds tirés de frais de prestations supplémentaires, ils peuvent faire les emprunts nécessaires pour réaménager les pistes et les aérogares.

**Le sénateur Jessiman:** Ils ne demandent pas d'ordinaire des frais supplémentaires? Soit qu'ils demandent des frais supplémentaires au public, comme on le fait à Vancouver, comme on pourrait le faire ailleurs, selon ce que quelqu'un a dit, ils demandent 5 \$ aux habitants de la Colombie-Britannique, 10 \$ aux habitants d'Amérique du Nord et 15 \$ aux autres. C'est comme cela qu'ils l'obtiennent. Ce sont des frais imposés aux gens qui se servent des installations.

**M. Rowat:** Eh bien, ils...

**Le sénateur Jessiman:** Ce sont les frais qu'ils demandent.

**M. Rowat:** Il y a...

**Le sénateur Jessiman:** C'est là qu'ils obtiennent les sommes supplémentaires.

**M. Rowat:** Comme à Vancouver, il y a une disposition prévoyant des frais de prestations supplémentaires.

[Text]

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Rowat:** And that is the way that they would raise the kind of money they need, so they —

**Senator Jessiman:** So it is the public. It is the public who uses it that is going to be paying.

**Mr. Rowat:** That is correct. But what all operators of airports must keep in mind is that there is such a thing as competitiveness of the airports. That is one of the considerations at Pearson. How do you keep the costs of T1T2 relatively competitive with Terminal 3, so you don't overprice one vis-à-vis the other, and, as John has said, make one terminal preferable to the other for the travelling public, and also, over the long term, to make sure that you don't outprice an airport, overprice an airport, vis-à-vis other centres in North America.

**Senator Jessiman:** It is really more important, isn't it? There is competition in the airports. That is, there could be if you had different owners of each terminal. I understand that there is not any other airports that have different ownerships? Is that correct?

**Mr. Desmarais:** Of the terminals?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Desmarais:** Yes, there are. Kennedy airport in New York —

**Senator Jessiman:** Which one?

**Mr. Desmarais:** JFK in New York has different terminal owners, albeit airlines but they're different airlines for different terminals.

**Senator Jessiman:** All right. But the real competition is between Toronto, Detroit, Pittsburgh, New York, Chicago, because what you're vying for, a lot of it, is for taking people from and to Europe and Asia. And if you have a first-class airport here in Toronto, it's going to attract more people.

And it's really — so even though you might have what some people call a monopoly here for the domestic part of this airport, it'll work better and be more efficient, and it'll be more competitive with the other airports. And that's more important to Toronto and to Ontario and to Canada.

**Senator Hervieux-Payette:** Or they may stop in Mirabel, then they won't have any problem.

**Senator Jessiman:** Maybe some day, I hope, as long as you don't leave.

**Senator Hervieux-Payette:** Plenty of space, plenty of gates.

**Senator Jessiman:** That may be another —

**Mr. Desmarais:** Just a quick comment coming back on the PFC at Vancouver. Montreal airports have opted for a different way and they have shown profits the last two years of, I believe,

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Rowat:** Et c'est de cette façon qu'ils amasseraient les fonds qu'il leur faut, pour...

**Le sénateur Jessiman:** C'est donc imposé au public. C'est le public qui se sert des installations qui va payer.

**M. Rowat:** Exactement. Tout de même, tout exploitant d'aéroport doit garder à l'esprit le fait qu'il existe une certaine concurrence entre les aéroports. Voilà une des considérations dont il faut tenir compte à Pearson. Comment maintenir les coûts des aérogares 1 et 2 à peu près concurrentiels par rapport à ceux de l'aérogare 3, de façon à ne pas demander un prix excessif et, comme John l'a dit, rendre une aérogare préférable à une autre aux yeux du public et, à long terme, s'assurer de ne pas avoir un aéroport dont les prix sont excessifs par rapport aux autres centres aéroportuaires en Amérique du Nord.

**Le sénateur Jessiman:** C'est vraiment plus important, n'est-ce pas? Il y a de la concurrence dans le monde des aéroports. C'est-à-dire qu'il pourrait y en avoir si le propriétaire de chacun des aérogares n'était jamais le même. Il paraît qu'il n'y a pas un autre aéroport où il y a plus d'un propriétaire? Est-ce juste?

**M. Desmarais:** Propriétaires des aérogares?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Desmarais:** Oui, il y en a. Il y a l'aéroport Kennedy, à New York...

**Le sénateur Jessiman:** Lequel?

**M. Desmarais:** L'aéroport John F. Kennedy, à New York, a différentes aérogares dont le propriétaire n'est pas le même, quoique ce soient des compagnies aériennes, mais ce sont des compagnies aériennes différentes qui possèdent les différentes aérogares.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Mais la véritable concurrence se joue entre Toronto, Detroit, Pittsburgh, New York et Chicago puisque le service recherché, pour une bonne part, est le transport des gens entre l'Amérique du Nord et l'Europe et l'Asie. S'il y a donc un aéroport de premier ordre ici à Toronto, il y a beaucoup plus de gens qui y seront attirés.

Et c'est vraiment... même si on peut avoir ce que certaines personnes qualifiaient de monopole, ici, pour ce qui touche le service intérieur à l'aéroport Pearson, ce serait meilleur, plus efficace, plus compétitif par rapport aux autres aéroports. Et voilà ce qui importe le plus pour Toronto, pour l'Ontario et pour le Canada.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Sinon, les gens peuvent s'arrêter à Mirabel. À ce moment-là, ils n'auront aucun problème.

**Le sénateur Jessiman:** Un jour peut-être, je l'espère, du moment que vous ne quittez pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Bien de l'espace, bien des portes.

**Le sénateur Jessiman:** C'est peut-être...

**M. Desmarais:** Je veux faire une observation rapide à propos des frais de prestations supplémentaires exigés à Vancouver. Les aéroports de Montréal ont décidé de procéder différemment et

[Texte]

25 to \$30 million, which they are now using as equity to borrow money to do roughly a \$200 million program, I believe, to do major —

**Senator Jessiman:** Sorry, I didn't hear where the \$20 million came from.

**Mr. Desmarais:** They are showing profits in their balance sheets of 20 to \$30 million a year over the last two years at Montreal airport system, and I believe they are looking at a long-term capital program and borrowing money against that equity, if you like, to go on with that.

**Senator Tkachuk:** So they build up so much cash reserves and are borrowing against it?

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Are they doing it more efficiently than you were able to do it, and that's why, or are you asking for less money?

**Mr. Desmarais:** I'm not going to comment, sir.

**Senator Jessiman:** Well, I mean, do you know the facts? Don't you know? Didn't you people make these contracts?

**Mr. Desmarais:** I will say that the LAA probably has more ready access to capital than we as a department did, because we couldn't go off-budget to borrow it and we had a deficit problem.

**Senator Tkachuk:** Chairman, I have gone over my time, and why don't I just finish some of this. I only have about — I want to get in a totally different thing tomorrow. So why don't I just end it with a few of these questions tomorrow and then continue on. I'm done.

**The Chairman:** All right. Senator Gigantès and then Senator Kirby to finish up.

**Senator Gigantès:** Thank you. You said Canadian content, and it sort of struck me. What did you mean by Canadian content in building up the contract?

**Mr. Desmarais:** The ownership structure of the consortium, or T1T2 Limited Partnership, or whoever bid, had to have a certain Canadian content. And I'm not sure of the exact number that was ended up with. But you will recall that, in the NTA, for instance, airlines have to be 75 per cent Canadian-owned, I believe is the number. And that's the type of number we were looking at, and I think we ended up at a number of around 50 or 51 per cent, that it had to be Canadian controlled. But I won't swear — I can't recall the exact resolution of that one, senator.

**Senator Gigantès:** And the North American Free Trade Agreement has nothing to say about that?

[Translation]

affichent des profits qui, pour les deux dernières années, se situent entre 25 et 30 millions de dollars, je crois. Ils se servent de cet argent comme garantie pour emprunter les sommes nécessaires à un programme de quelque 200 millions de dollars, je crois, en vue de...

**Le sénateur Jessiman:** Je m'excuse, mais je n'ai pas entendu: d'où provenaient les 20 millions de dollars?

**M. Desmarais:** Ils affichent, dans leur bilan, des profits de 20 à 30 millions de dollars par année pour les deux dernières années, dans le réseau des aéroports de Montréal, et je crois qu'ils envisagent un programme d'immobilisations à long terme et ils empruntent en prenant cette somme pour garantie, si vous voulez.

**Le sénateur Tkachuk:** Ils se sont donc constitué des réserves d'argent qui leur servent de garantie pour les emprunts?

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce qu'ils le font mieux que vous l'avez fait et c'est pourquoi, ou est-ce que vous demandez moins d'argent?

**M. Desmarais:** Je n'ai rien à dire à ce sujet, sénateur.

**Le sénateur Jessiman:** Eh bien, enfin, connaissez-vous les faits? Ne le savez-vous pas? N'êtes-vous pas les gens qui ont fait ces contrats?

**M. Desmarais:** Je dirais que l'AAL a probablement un accès plus facile aux capitaux que ne l'avait le ministère, puisque nous ne pouvions crever le budget pour emprunter et que nous avions un problème de déficit.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président, j'ai dépassé la limite de temps qui m'était accordée... pourquoi est-ce que je ne termine pas cela? Je n'en ai que pour, je veux aborder un sujet tout à fait différent demain. Alors, pourquoi est-ce que je ne termine pas cela demain avec quelques questions pour ensuite passer à un autre sujet. J'ai terminé.

**Le président:** D'accord. Le sénateur Gigantès, puis le sénateur Kirby vont terminer la séance.

**Le sénateur Gigantès:** Merci. Vous avez parlé de contenu canadien, ce qui m'a frappé. Qu'entendez-vous par contenu canadien dans l'aménagement du contrat?

**M. Desmarais:** La structure du consortium, de *T1T2 Limited Partnership* ou de quelque soumissionnaire que ce soit, devait comporter un certain contenu canadien. Je ne me souviens pas exactement du chiffre qui a été décidé au bout de compte. Vous vous souviendrez que, selon la Loi sur les transports nationaux, par exemple, les compagnies aériennes doivent appartenir à 75 p. 100 à des intérêts canadiens, je crois. C'est le genre de chiffre qu'il fallait établir, et je crois que nous l'avons fixé à 50 ou 51 p. 100, pour ce qui touche les intérêts canadiens. Mais je ne jurerais pas... je ne me souviens pas de ce qui a été décidé exactement, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Et l'Accord de libre-échange nord-américain ne s'applique pas ici?



[Text]

**Mr. Desmarais:** Not in that sense, I don't think. And besides, this was in advance of the North American Free Trade Agreement. The RFP went out in '92. That wasn't signed until January '94, I believe.

**Senator Gigantès:** I am new to this, so I am more ignorant than my colleagues around the table, if one could say that.

**Senator Kirby:** I think he means in the subject matter, Mr. Chairman.

**Senator Gigantès:** In the subject matter, yes. It sounds as if, you know, to an outsider who doesn't understand this, as if it took an awfully long time to get this contract done. Were you guys in Transport dragging your heels?

**Mr. Desmarais:** I don't think I was. I don't think anybody else I know was. We were working very diligently to get this out and done.

**Senator Gigantès:** Mr. Jolliffe, were you?

**Mr. Jolliffe:** I didn't feel I was with dragging my heels, senator.

**Senator Gigantès:** And you said, Mr. Desmarais, that nobody else was, in your view.

**Mr. Desmarais:** Not to my knowledge. The people I worked with were not dragging their heels on this.

**Senator Gigantès:** I was a public servant for some years, an unhappy experience. Were you guys defending your turf and trying to hold on to an airport, rather than letting it go?

**Mr. Desmarais:** I believe I subscribe to the philosophy that Mr. Barbeau presented the other night, was that, in defending my turf, I kill myself. My job is to deliver government policy, whatever that policy is, of the day. If I don't deliver that, I'm more likely to end up in dead than in —

**Senator Hervieux-Payette:** Gardening.

**Mr. Desmarais:** Or gardening.

**Senator Gigantès:** Well, on one occasion, I suggested to my deputy minister that he could abolish his whole department and privatize it, and I was killed. But I was un-defending my turf in that case. Thank you.

**The Chairman:** Senator Kirby?

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman.

Before I get to the issue that I wanted to come to, can I just clarify, I think, Mr. Desmarais, what you said about the RFP and the failure to get the Air Canada's so-called guiding principles into the room?

What you said was — I want to be sure I understood you correctly, that's all, because I didn't make notes. So if I remember incorrectly, just tell me — that you had said to people, as you put it, up the line from you, that you had reminded them about the Air Canada guiding principles, and you had assumed, therefore, that that was going to be included in the material made available to bidders. Is that correct?

[Traduction]

**M. Desmarais:** Pas dans ce cas, à mon avis. De toute façon, c'était avant la mise en place de l'Accord de libre-échange nord-américain. La demande de propositions a été émise en 1992. L'accord n'a pas été signé avant janvier 1994, je crois.

**Le sénateur Gigantès:** Je suis nouveau: je suis peut-être donc plus ignorant que mes collègues autour de la table, pour ainsi dire.

**Le sénateur Kirby:** Je crois qu'il parle de ce sujet en particulier, monsieur le président.

**Le sénateur Gigantès:** De ce sujet, oui. On dirait que, enfin, pour quelqu'un de l'extérieur qui ne comprend pas cela, que vous avez mis un temps incroyable à établir ce contrat. Est-ce que vous traîniez les pieds au ministère des Transports?

**M. Desmarais:** Ce n'était pas mon cas, pour moi-même. Ce n'était pas le cas des compagnons de travail que j'avais. Nous mettions beaucoup de diligence à ce travail.

**Le sénateur Gigantès:** Et vous, monsieur Jolliffe?

**M. Jolliffe:** Je n'avais pas l'impression de me traîner les pieds, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Et vous avez dit, monsieur Desmarais, que ce n'était pas le cas des autres, à vos yeux.

**M. Desmarais:** Pas à ma connaissance. Les gens avec qui j'ai travaillé ne se sont pas traînés les pieds dans ce dossier.

**Le sénateur Gigantès:** J'ai été fonctionnaire pendant quelques années, expérience où j'ai été malheureux. Est-ce que vous avez essayé de défendre votre territoire et de vous accrocher à l'aéroport, plutôt que de le laisser aller?

**M. Desmarais:** Je souscris à l'idée que M. Barbeau a présentée l'autre soir: en défendant mon territoire, je me tue moi-même. Mon travail consiste à mettre en application la politique du gouvernement, quelle que soit cette politique, à un moment donné. Si je n'y parviens pas, je suis plus susceptible de me trouver mort que...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** À jardiner.

**M. Desmarais:** Ou à jardiner.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, à un moment donné, j'ai proposé à mon sous-ministre qu'il abolisse le ministère en entier, qu'il le privatise, et j'ai été tué. Mais je ne défendais pas mon territoire à ce moment-là. Merci.

**Le président:** Sénateur Kirby?

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président.

Avant d'aborder la question dont je voulais traiter, je voudrais seulement clarifier ce que vous avez dit, monsieur Desmarais, à propos de la demande de propositions et l'omission d'inclure dans la pièce les «principes directeurs» d'Air Canada.

Vous avez dit... je veux être certain d'avoir bien compris, c'est tout, parce que je n'ai pas pris de notes. Si ma mémoire fait défaut, dites-le moi... vous avez rappelé aux gens des échelons supérieurs les principes directeurs d'Air Canada et vous avez présumé, de ce fait, que ceux-ci feraient partie de la documentation mise à la disposition des soumissionnaires. N'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Desmarais:** I said that the guiding principles issue we were aware of during the RFP. I had discussions —

**Senator Kirby:** During the drafting of the RFP.

**Mr. Desmarais:** During the drafting of the RFP. And I had several discussions with Mr. Berigan. And, at one stage, I was given the decision that it wouldn't be in the RFP, and that came from Mr. Berigan and I assumed he had got that decision from higher up.

**Senator Kirby:** Did you ask why it was not to be in the RFP?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Senator Kirby:** Do you have any idea why it was not in?

**Mr. Desmarais:** As I said, we had the letter from Air Canada —

**Senator Kirby:** Which made it iffy.

**Mr. Desmarais:** Hmm?

**Senator Kirby:** Which made it iffy, made it unclear.

**Mr. Desmarais:** It was iffy. We had the 1990 Air Canada letter saying they supported Paxport wholly, which sort of put the '89 guiding principles in doubt if they supported wholly the privatization, which meant leasing the terminals to somebody else. That put it in doubt. So there was quite a bit of doubt around whether these things still existed, if you like, or had been, in legal terms, repudiated by the other side.

**Senator Kirby:** So the failure to put the guiding principles document in the room or in the RFP could hardly be described as a deliberate attempt to sabotage what was going on?

**Mr. Desmarais:** No, sir. As I said, the room was meant for leases, licences, contracts, that were binding and in place at the time. This was something that was in dispute as to whether it was binding and was not necessarily in place.

**Senator Kirby:** Then can you explain, what are your views on why some of the previous witnesses, Mr. Broadbent in particular, effectively described the failure to put those guiding principles in the room, the fact that they were only discovered very late in the game, I think, March or April, why was this such a shock to everybody? And why was it couched to us from the witnesses as almost a deliberate attempt, that someone had deliberately attempted to sabotage the operation?

[Translation]

**M. Desmarais:** J'ai dit que nous étions conscients de la question des principes directeurs au cours de la demande de propositions. J'ai eu des discussions...

**Le sénateur Kirby:** Au cours de la rédaction de la demande de propositions.

**M. Desmarais:** Au cours de la rédaction de la demande de propositions. Et j'ai eu plusieurs discussions avec M. Berigan. À un moment donné, il a été décidé que cela ne figurerait pas dans la demande de propositions. Cette décision est venue de M. Berigan, et je présume qu'il l'a obtenue, lui, d'échelons supérieurs.

**Le sénateur Kirby:** Avez-vous demandé pourquoi cela ne devait pas figurer dans la demande de propositions?

**M. Desmarais:** Non, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Avez-vous idée pourquoi cela ne l'était pas?

**M. Desmarais:** Comme je l'ai dit, nous avions la lettre d'Air Canada...

**Le sénateur Kirby:** Ce qui faisait douter des choses.

**M. Desmarais:** Pardon?

**Le sénateur Kirby:** Ce qui faisait douter des choses, ce qui faisait que les choses n'étaient pas claires.

**M. Desmarais:** Cela faisait douter des choses. Nous avions la lettre préparée par Air Canada en 1990 où la société disait appuyer sans réserve la proposition de Paxport, ce qui, en quelque sorte, mettait en doute les principes directeurs de 1989, dans la mesure où Air Canada appuyait sans réserve la privatisation, ce qui supposait la location de l'aérogare à quelqu'un d'autre. Cela faisait douter des choses. Par conséquent, on pouvait très bien douter de ce que ces choses existaient encore ou, si vous voulez, de ce qu'elles aient été répudiées par l'autre partie, sur le plan juridique.

**Le sénateur Kirby:** L'omission d'inclure dans la pièce ou dans la demande de propositions elle-même le document sur les principes directeurs ne peut guère être qualifiée de tentative délibérée de sabotage?

**M. Desmarais:** Non, sénateur. Comme je l'ai dit, la documentation dans la pièce devait comprendre les baux, les permis, les contrats qui étaient en vigueur et en place à ce moment-là. C'était là une chose qui était contestée, qui n'était pas forcément considérée comme étant exécutoire ni nécessairement en place.

**Le sénateur Kirby:** Pouvez-vous donc nous dire pourquoi, selon vous, certains des témoins que nous avons déjà accueillis, et M. Broadbent en particulier, ont bel et bien fait état de cette omission d'inclure les principes directeurs dans la pièce destinée à la documentation, le fait qu'ils n'aient été découverts que très tard, en mars ou en avril, je crois, pourquoi cela a consterné tout le monde à ce point? Et pourquoi les témoins nous ont-ils présenté la chose comme s'il s'agissait presque d'une tentative délibérée, comme si quelqu'un avait délibérément essayé de saboter l'opération?

[Text]

**Mr. Rowat:** I think, as I had stated earlier today, it's probably difficult to comment on why the previous witness would cast it that way.

**Senator Kirby:** Is it fair to say it was exaggerated, that that casting is exaggerated?

**Mr. Rowat:** At the time, when I went through this file, I felt it was a bit more dramatic and exaggerated than was actually the case, and that there are a number of documents on file that were provided to me in late June that indicated that there were at least two views on the interpretation of those guiding principles, and that a case could be made equally forcefully on the other side.

**Senator Kirby:** I wonder if I could turn to a couple of documents, and I always distribute documents at the time I do them, but in this case I want to refer to two that Senator Bryden actually used last week, so I didn't — I don't think — I'm looking at my assistant. I don't think I duplicated them.

The first is document number 001107, which is a Treasury Board — Senator Bryden introduced it last week. It was not the one that caused the problem. Senator Bryden introduced it last week.

I don't know if we have — Ross, do we have a copy for the witnesses? Okay.

**Mr. Chairman,** let me switch the order. I was going to do something. I will come to those in the morning. I was going to refer to two documents that Senator Bryden actually tabled, but I'm happy to do it tomorrow morning. I'll switch documents and go to something else now. 001107, it's a Treasury Board document.

It's okay. I'll come back on those in the morning.

Let me go to something I know I have copies of. In the course of duplicating everything, I didn't duplicate the copies of the two documents that Senator Bryden had referred to.

Ross, can I go to my document labelled letter C which is number 001520. It has a letter C on it. It is a memorandum to Huguette Labelle as deputy minister of Transport, to Paul Gauvin.

We have copies of them, senators.

Would you give a copy to the witnesses?

I want to take you — this will finish the day, Mr. Chairman.

I just want to take you through the document and ask you a couple of questions about it. Okay?

**Mr. Rowat,** just tell us what this document is, first, who Paul Gauvin is, because that's a name we haven't seen before, and then just tell us briefly what the document's about, and then I just want to ask you a couple of questions about it.

[Traduction]

**M. Rowat:** Comme je l'ai dit plus tôt aujourd'hui, il me semble qu'il est assez difficile de dire pourquoi le témoin antérieur a présenté les choses de cette façon.

**Le sénateur Kirby:** Est-il juste de dire que c'était exagéré, que cette façon de présenter les choses est exagérée?

**M. Rowat:** À l'époque, j'ai parcouru ce dossier, j'ai trouvé que c'était un peu plus dramatisé, un peu exagéré, et un certain nombre de documents du dossier que j'ai obtenus à la fin du mois de juin m'ont laissé voir qu'il y avait au moins deux façons d'interpréter ces principes directeurs, qu'il était possible de faire valoir un argument tout autant que l'autre.

**Le sénateur Kirby:** Je me demande si je peux parler maintenant de quelques documents, et je fais toujours circuler les documents que je regarde au moment où je les aborde, mais dans le cas qui nous occupe, je veux faire allusion à deux documents que le sénateur Bryden a utilisés la semaine dernière, de sorte que je n'ai pas... je ne crois pas... je m'en remets à mon adjoint. Je ne crois pas avoir fait de photocopie.

Le premier document, qui provient du Conseil du Trésor, porte le numéro 001107... c'est le sénateur Bryden qui l'a présenté la semaine dernière. Ce n'est pas celui qui a causé le problème.

Je ne sais pas s'il y a... Ross, y a-t-il un exemplaire pour les témoins? D'accord.

Monsieur le président, permettez-moi d'inverser l'ordre dans lequel je vais procéder. J'allais faire quelque chose. J'y reviendrai demain matin. J'allais parler des deux documents que le sénateur Bryden a déposés devant le comité, mais je serais heureux de le faire demain matin. Je vais changer de document et passer à autre chose maintenant. C'était le numéro 001107, un document du Conseil du Trésor.

Parfait. Je reviendrai sur ces documents demain matin.

Laissez-moi parler de documents dont j'ai des exemplaires. En faisant faire les photocopies, je n'ai pas fait faire les photocopies des deux documents auxquels le sénateur Bryden a fait allusion.

Ross, puis-je avoir le document sur lequel j'ai inscrit la lettre C, le document qui porte le numéro 001520. On y trouve la lettre C. C'est une note de Mme Huguette Labelle, sous-ministre des Transports, à M. Paul Gauvin.

Nous en avons des exemplaires, sénateurs.

Pouvez-vous en donner un exemplaire aux témoins?

Je veux parcourir le document... ceci terminera la séance, monsieur le président.

Je veux parcourir le document avec vous et vous poser quelques questions à ce sujet. D'accord?

Monsieur Rowat, dites-nous simplement quel est ce document. D'abord, qui est Paul Gauvin, puisque c'est un nom que nous n'avons pas encore vu, et ensuite, dites-nous brièvement ce sur quoi le document porte. Enfin, j'aimerais vous poser quelques questions à son sujet.



[Texte]

**Mr. Rowat:** Okay. Paul Gauvin was the assistant — is still the assistant deputy minister for finance and administration, I think it's called. Is that the correct title?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Mr. Rowat:** And is the department's senior financial executive, financial advisor.

**Senator Gigantès:** Transport.

**Mr. Rowat:** Right, Transport.

**Senator Kirby:** And this document is a comparison of the Paxport proposal with the Transport Canada base case. Can you define what you mean by — if you read it, you will find Transport Canada base case means keeping T1T2 in Transport Canada's hands. Is that right?

**Mr. Desmarais:** Basically, yes, and the costs associated with that.

**Senator Kirby:** You'll notice that what this does, is it compares Paxport's proposal with — let me just call it the Transport Canada base case. Why would such a study have been done more than a month in advance of Paxport actually having been awarded the contract? The timing strikes me as odd.

**Mr. Rowat:** I will have to ask Mr. Desmarais on that. That was November —

**Senator Kirby:** Right. I'm sorry, Mr. Rowat. I was asking the question of whoever can —

**Mr. Desmarais:** I think you'll find at the bottom of the page, of that letter:

It says these findings have been submitted to the Airports Group, for its use in preparing a submission to Ministers.

So this was input-type information we were using to take the evaluation forward for approval.

**Senator Kirby:** So you did not do a comparison with the Claridge proposal? You did not do a similar comparison with the Claridge proposal?

**Mr. Desmarais:** I don't believe so, at the time.

**Senator Kirby:** Why?

**Mr. Desmarais:** Because at this time, we know at Transport Canada who we're going to recommend to ministers. We have known this since basically August. We are awaiting the audit done by RCMP, which came in, in October, so —

**Senator Kirby:** We should clarify for the record that — this is a television audience.

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Kirby:** RCMP is an accounting firm called Raymond, Chabot and two other names.

**Mr. Desmarais:** Yes, out of Montreal.

**Senator Gigantès:** Martin, Paré.

[Translation]

**M. Rowat:** D'accord. Paul Gauvin était le sous... il est sous-ministre adjoint aux finances et à l'administration, comme on dit, je crois. Est-ce le bon titre?

**M. Desmarais:** Oui.

**M. Rowat:** Et c'est le conseiller financier, le chef des finances du ministère.

**Le sénateur Gigantès:** Des Transports.

**M. Rowat:** Oui, du ministère des Transports.

**Le sénateur Kirby:** Et ce document compare la proposition de Paxport au scénario de référence de Transports Canada. Pouvez-vous définir ce qu'on entend par... si vous le lisez, vous allez constater que le scénario de référence de Transports Canada consiste à conserver la responsabilité des aéroports 1 et 2 au ministère. Est-ce bien le cas?

**M. Desmarais:** Essentiellement, oui, et les coûts qui y sont associés.

**Le sénateur Kirby:** Vous allez remarquer que cela confronte la proposition de Paxport et... permettez-moi d'appeler cela simplement le scénario de référence de Transports Canada. Pourquoi une telle étude a-t-elle été réalisée plus d'un mois avant que l'on ait effectivement accordé le contrat à Paxport? Le moment choisi me paraît curieux.

**M. Rowat:** Il va falloir que je pose la question à M. Desmarais. Nous étions en novembre...

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Je m'excuse, monsieur Rowat. Je posais la question à quiconque pouvait...

**M. Desmarais:** Je crois que vous allez pouvoir lire, au bas de la lettre:

Les conclusions ont été soumises au Groupe des aéroports, qui en tiendra compte dans la préparation de sa soumission à l'intention des ministres.

Il s'agissait donc de renseignements que nous avons utilisés pour préparer l'évaluation, en prévision de l'approbation.

**Le sénateur Kirby:** Vous n'avez donc pas fait de comparaison avec la proposition de Claridge? Vous n'avez pas fait de comparaison semblable avec la proposition de Claridge?

**M. Desmarais:** Non. Je ne crois pas, pas à l'époque.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi?

**M. Desmarais:** Parce qu'à l'époque, nous savions, à Transports Canada, quelle proposition nous allions recommander aux ministres. Nous le savions, essentiellement, depuis le mois d'août. Nous attendions la vérification faite par RCMP, qui nous a été soumise en octobre...

**Le sénateur Kirby:** Il nous faudrait préciser que... les audiences sont télévisées.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** RCMP est l'acronyme d'une société d'experts-comptables: Raymond, Chabot et deux autres noms.

**M. Desmarais:** Oui, une société de Montréal.

**Le sénateur Gigantès:** Martin, Paré.

[Text]

**Senator Kirby:** You understand the problem of using that.

**Mr. Desmarais:** Yes, I do. Anyways, we had been awaiting the audit report from them which we received in October. We had the evaluation report which was completed in mid-September. And now we were moving forward to make a presentation to ministers on that. We knew who we were going to recommend, and this was work being done leading up to that document going to ministers.

**Senator Gigantès:** When you are talking about RCMP, Raymond, Chabot, Martin, Paré evaluation, is this the thing in which they say: We studied the methodology of the methodology because we wanted to know if the parameters of the first methodology were applied when using the second methodology, but never touched the substance? Is that the one?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure I follow your statement, senator. They did two reports.

**Senator Gigantès:** I didn't follow the gentleman from —

**Senator Kirby:** The short answer to your question is yes.

I want to go through the study for you but before I do that, do you want to comment on the second-to-last paragraph on the covering sheet?

In fact, why don't you just read it into the record, and I am interested in your comments on it.

**Mr. Desmarais:** Do you want me to read this in?

**Senator Kirby:** Yeah, just the one that begins with the conclusions.

**Mr. Desmarais:** It says:

The conclusions of the analysis done so far appear on page 11. They may be summed up by saying that the Paxport proposal, as it stands, would certainly leave the Crown better off financially, but only at a very high cost to the airlines and travelling public.

**Senator Kirby:** And were you part of the team that did this?

**Mr. Desmarais:** No, sir. This was done in the financial group, not the airports group.

**Senator Kirby:** Would you agree with that conclusion?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Senator Kirby:** And yet, the airports group, among others, was going to be recommending to the Crown a proposal that clearly left the Crown better off — I don't think anyone has ever argued about that — but, as the conclusion puts it, at very high cost to the travelling public and to the airlines.

**Mr. Desmarais:** If the proposal was accepted at face value, yes.

**Senator Kirby:** Okay, I wonder then if you can —

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Vous comprenez pourquoi cela peut porter à confusion.

**M. Desmarais:** Oui, je comprends. De toute façon, nous attendions son rapport de vérification, que nous avons reçu en octobre. Nous avions en main le rapport d'évaluation, qui avait été achevé à la mi-septembre. À ce moment-là, nous nous préparions à présenter un exposé aux ministres à ce sujet. Nous savions qui nous allions recommander, et c'est le travail qui devait mener à la préparation du document destiné aux ministres.

**Le sénateur Gigantès:** Quand vous parlez de l'évaluation de RCMP... Raymond, Chabot, Martin, Paré, c'est ce rapport dont les auteurs disent: Nous avons étudié la méthodologie de la méthodologie parce que nous voulions savoir si les paramètres de la première méthodologie étaient appliqués dans la deuxième méthodologie, sans jamais toucher au fond? C'est ce rapport?

**M. Desmarais:** Je ne vous suis pas, sénateur.

Ils ont fait deux rapports.

**Le sénateur Gigantès:** Je n'ai pas suivi...

**Le sénateur Kirby:** Pour être bref, la réponse à votre question est «oui».

Je veux parcourir l'étude avec vous, mais avant de le faire, avez-vous quelque chose à dire à propos de l'avant-dernier paragraphe de la feuille de présentation?

De fait, pourquoi n'en faites-vous pas la lecture, pour le compte rendu. Je suis curieux de savoir ce que vous en pensez.

**M. Desmarais:** Voulez-vous que je lise cela?

**Le sénateur Kirby:** Oui, seulement le paragraphe qui commence par «les conclusions».

**M. Desmarais:** Voici:

Les conclusions de l'analyse faite jusqu'à maintenant figurent à la page 11. Elles peuvent être résumées comme suit: la proposition de Paxport, sous sa forme actuelle, serait certainement plus avantageuse pour l'État du point de vue financier, mais seulement à un coût très élevé pour les compagnies aériennes et les voyageurs.

**Le sénateur Kirby:** Étiez-vous membre de l'équipe qui a fait cela?

**M. Desmarais:** Non, sénateur. Cela a été fait au groupe des finances, pas au groupe des aéroports.

**Le sénateur Kirby:** Êtes-vous d'accord avec ces conclusions?

**M. Desmarais:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Néanmoins, le groupe des aéroports, entre autres, allait recommander à l'État une proposition qui était nettement plus avantageuse pour l'État... je crois que personne ne l'a jamais contesté... mais, comme la conclusion le fait valoir, à un coût très élevé pour les voyageurs et pour les compagnies aériennes.

**M. Desmarais:** Si la proposition était acceptée sans modification, oui.

**Le sénateur Kirby:** D'accord, je me demande alors si vous pourriez...

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Could you ask him to clarify why?

**Senator Hervieux-Payette:** On page 11.

**Senator Jessiman:** No, he is asking the witness why.

**Mr. Desmarais:** Because the Paxport proposal had proposed renegotiating the lease with Air Canada from day one, which would have — and I have heard various estimates here. Keith, was the lease double the cost they were currently paying, immediately, with no construction? That cost would obviously have been passed on to passengers, so you were starting to build very serious costs quickly, without any pay-off to the airlines or anybody else. So there were very high costs to the airlines and to the travelling public, if we accepted the proposal at face value, although we did get a lot of rent.

**Senator Jessiman:** That's why you put in the conditions in the letter when you accepted the proposal.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** So they'd be paying about the same amount as Canadian was paying out in Terminal 3.

**Mr. Desmarais:** At that time, but then it would escalate as the construction started going ahead.

**Senator Tkachuk:** If they continue to subsidize Air Canada, then the travelling public is better off, right?

**Mr. Desmarais:** I am not saying that.

**Senator Kirby:** Come on, guys, I've got 10 minutes left.

**Senator Tkachuk:** I'm looking at this and I'm not an accountant, and I can figure out what this says.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, I'm generous in being interrupted, except I am up against the clock, right?

**Senator Tkachuk:** I know, I'm sorry. Go ahead, Senator Kirby.

**Senator LeBreton:** We were just getting a little tired of the spin.

**Senator Kirby:** Spin? I just asked him to read what was said in the document. I mean, it's not my spin. I understand why you don't like the spin, but don't accuse me of doing the spin.

**Senator LeBreton:** Come on, Senator Kirby, you're not on *Canada A.M.*

**Senator Kirby:** No, unfortunately, I don't have Huey here, which would be much more entertaining.

Can we turn to — I want to have you take us through the document just on a couple of points. Mr. Rowat?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Pourriez-vous lui demander de nous dire pourquoi?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** À la page 11.

**Le sénateur Jessiman:** Non, il pose la question au témoin.

**M. Desmarais:** Parce que Paxport se proposait de renégocier le bail avec Air Canada dès le départ, ce qui aurait... et j'ai entendu diverses estimations ici. Keith, le loyer était-il le double de ce qu'ils payaient à ce moment-là, tout de suite, sans aucune construction? C'est évidemment le passager qui aurait payé la note, les coûts commençaient donc à augmenter très sérieusement, sans que les compagnies aériennes ni quelque autre personne en profitent. Le prix à payer était donc très élevé pour les compagnies aériennes et pour les voyageurs, si nous acceptons la proposition sans modification, même si le gouvernement touchait un loyer important.

**Le sénateur Jessiman:** C'est pourquoi vous avez posé les conditions dont il est question dans la lettre où vous acceptez la proposition.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Ils auraient donc payé essentiellement la même somme que les Lignes aériennes Canadien paient à l'aéroport 3.

**M. Desmarais:** À l'époque, mais cela augmenterait par la suite avec la progression des travaux.

**Le sénateur Tkachuk:** Si le gouvernement continuait à subventionner Air Canada, les voyageurs seraient donc mieux placés?

**M. Desmarais:** Ce n'est pas ce que je dis.

**Le sénateur Kirby:** Allons, les gars, il me reste dix minutes.

**Le sénateur Tkachuk:** Je regarde cela, je ne suis pas comptable, mais j'arrive à déterminer ce qui est dit.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, je tolère très bien les interruptions, mais je suis pris dans une course contre la montre, n'est-ce pas?

**Le sénateur Tkachuk:** Je sais, et je m'en excuse. Je vous en prie, sénateur Kirby.

**Le sénateur LeBreton:** C'est seulement que la tête commence à nous tourner un peu.

**Le sénateur Kirby:** La tête vous tourne? Je lui ai seulement demandé de lire ce qui se trouvait dans le document. Enfin, ce n'est pas de ma faute. Je comprends bien pourquoi vous n'aimez pas cela, mais ne m'accusez pas d'en être responsable.

**Le sénateur LeBreton:** Allons, sénateur Kirby, vous n'êtes pas à *Canada A.M.*

**Le sénateur Kirby:** Non, malheureusement, je n'ai pas Huey ici à mes côtés. Ce serait beaucoup plus divertissant.

Est-ce qu'on peut passer à... je veux que vous nous aidiez à parcourir le document pour en voir quelques points. Monsieur Rowat?



[Text]

**Mr. Rowat:** Just in follow up to your previous question, that clearly says, and as John has agreed, that it would be a very high cost to the airlines and the travelling public.

The process drew to a conclusion, designated an overall best acceptable proposal. And then, in the conditions that went out, Victor Barbeau very clearly stated that there were concerns over the financeability of the proposal, in light of the financial realities within the airline industry.

**Senator Kirby:** Right.

**Mr. Rowat:** Impressing the government with additional concerns. I think, even though they chose the best overall proposal, they realized there were certain concerns with that, put it in there, and said, Let's negotiate it.

**Senator Kirby:** Okay. Can we turn to — I just want to touch on three or four issues as we go through.

Turn to page 3, which is your revised base case. As I understand it, your revised base case — which again, just for clarification for everybody, the base case still means that T1 and T2 continue to be owned by —

**Mr. Rowat:** The federal government.

**Senator Kirby:** You propose a capital program which is consistent with Paxport's. Is that what your first assumption meant?

**Mr. Desmarais:** That's what it says there, yes, sir.

**Senator Kirby:** And yet you subsequently negotiated a solution with Paxport which was significantly less than the 767. Is that correct?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Senator Kirby:** And therefore, in fact, the revised base case, in terms of a capital program was, in fact, substantially better than the agreement that you ultimately ended up with. Is that right?

**Mr. Desmarais:** You've got to bear with me here. The \$767 million is in 1992-93 constant dollars, and if you take that out to current dollars, it will end up at, give or take, \$858 million, which included \$686 million in terminal construction and, roughly — the rest being in commercial development, a couple of hotels and a conference centre, I believe.

In negotiating the contract, we took out the hotels and the conference centre, and ended up with just the terminals.

**Senator Kirby:** In any event, the reality is that the revised base case has a better total capital injection than the agreement that was ultimately negotiated?

**Mr. Desmarais:** Yeah, it's a little bit high, compared to what we originally got. That's considered as all-terminal.

[Traduction]

**M. Rowat:** Simplement pour répondre à la question que vous avez posée auparavant, il y est dit clairement, comme John en a convenu, que le prix à payer serait très élevé pour les compagnies aériennes et les voyageurs.

La démarche a tiré à sa fin, et la meilleure offre acceptable dans l'ensemble a été choisie. Puis, quand les conditions ont été établies, Victor Barbeau a énoncé très clairement qu'on se préoccupait de la viabilité financière de la proposition, à la lumière des réalités financières qui touchent l'industrie aérienne.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Rowat:** Ce qui a soulevé d'autres préoccupations au gouvernement. Même s'il a choisi la meilleure offre dans l'ensemble, je crois qu'il s'est rendu compte qu'il y avait certaines difficultés financières. Il l'a précisé et a dit «négociations».

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Est-ce qu'on peut prendre... je veux aborder trois ou quatre questions tandis que nous parcourons le document.

Prenons la page 3, celle où il est question du scénario de référence révisé. Si je comprends bien, votre scénario de référence révisé... encore une fois, pour que tout le monde comprenne bien, il s'agit du cas où les aérogares 1 et 2 continuent à être la propriété de...

**M. Rowat:** Du gouvernement fédéral.

**Le sénateur Kirby:** Vous proposez un programme d'immobilisations qui cadre avec celui de Paxport. Est-ce comme cela qu'il faut interpréter votre première supposition?

**M. Desmarais:** C'est ce qui est dit là, oui, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Tout de même, vous avez négocié plus tard avec Paxport une solution qui représentait considérablement moins que les 767 millions de dollars. C'est bien cela?

**M. Desmarais:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Par conséquent, en fait, le scénario de référence révisé, du point de vue du programme d'immobilisations, était nettement supérieur à l'accord que vous avez fini par conclure. C'est bien cela?

**M. Desmarais:** Je vous demande un peu de patience. Les 767 millions de dollars sont exprimés en dollars constants de 1992-1993. Exprimé en dollars courants, cela donne plus ou moins 858 millions de dollars, dont 686 millions de dollars pour la construction de l'aérogare et, grosso modo, le reste allant au développement commercial, à quelques hôtels et à un centre des congrès, je crois.

En négociant le contrat, nous avons exclu les hôtels et le centre des congrès, de sorte qu'il ne restait que les aérogares.

**Le sénateur Kirby:** De toute façon, la réalité est telle que le scénario de référence révisé prévoit un meilleur investissement que l'accord qui a été négocié au bout du compte, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** Oui, c'est un peu élevé, par rapport à ce que nous avons obtenu à l'origine. Parce qu'il ne s'agit que des aérogares.

[Texte]

**Mr. Rowat:** Because the comparison had changed of the elements involved in it.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Jessiman:** Do that again, please, Mr. Rowat?

**Senator Kirby:** Yeah, I was going to say, run that by me again.

**Mr. Rowat:** When this analysis was done, it was a comparison between the Paxport proposal then and the base case at that point.

When the final Mergeco proposal was finalized, there were different elements in that than the base case, as originally drafted.

**Senator Jessiman:** Was it as good or better than the base case?

**Mr. Rowat:** It was not comparable.

**Senator Jessiman:** Okay, apples and oranges.

**Mr. Desmarais:** I think, trying to compare this case to the final deal might be apples and oranges.

**Senator Kirby:** By the way, that triggers an interesting question and I want to come back to this document. Did you, before agreeing on the final package, ever come back and, in a sense — I mean, I understand why you did this. You did this piece of analysis, so ministers could compare this logical alternative, make government continue to maintain control or owning T1 and T2, with a proposal.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Kirby:** You then proceed to negotiate a new proposal. And when I ask you to compare the new proposal with the base case, you tell you can't do it because it's apples and oranges.

Do we, in fact, ever, anywhere, have a comparison, before we finalize the deal, with what genuinely ought to have been compared, which is the negotiated deal on the one hand, with the revised base case on the other?

**Mr. Rowat:** If you refer to Mr. Stehelin's document, and you will have him as a witness subsequently, following this, you will find that, in fact, he did do that comparison and made an attempt, I think, to point out the kinds of differences that you have to deal with between the two models, and made an attempt, in his analysis, to try to equate those various assumptions.

**Senator Kirby:** You have an advantage. That's not a derogatory comment, but you just have an advantage. Any witness that's more than 24 hours away, we haven't looked at the stuff yet. So I have got to take your word on that, but I haven't looked at Mr. Stehelin's documents.

**Mr. Desmarais:** To be more succinct, Senator Kirby, I believe there was a base case done in early August of '93.

[Translation]

**M. Rowat:** Parce que les éléments comparés ont changé.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Pouvez-vous expliquer à nouveau, Monsieur Rowat?

**Le sénateur Kirby:** Oui, j'allais dire: répétez-moi cela.

**M. Rowat:** Quand cette analyse a été faite, elle comparait la proposition de Paxport à ce moment-là et le scénario de référence à ce moment-là.

Quand la proposition définitive de Mergeco a été parachevée, les éléments n'étaient plus les mêmes que dans le cas du scénario de référence, celui qu'on avait utilisé à l'origine.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce c'était meilleur ou pire que le scénario de référence?

**M. Rowat:** Cela ne se comparait pas.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord, des pommes et des oranges.

**M. Desmarais:** Je crois qu'une comparaison entre ce scénario et l'accord définitif équivaldrait bien à comparer des pommes et des oranges.

**Le sénateur Kirby:** Soit dit en passant, cela soulève une question intéressante, et je veux revenir à ce document. Avant de consentir à l'accord définitif, êtes-vous revenus... enfin, je comprends pourquoi vous avez fait cela. Vous avez effectué cette analyse, pour que les ministres puissent comparer cela à une option logique, le maintien par le gouvernement des responsabilités ou de la propriété des aéroports 1 et 2, avec une proposition.

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ensuite, vous négociez une nouvelle proposition. À ce moment-là, quand je vous demande de comparer la nouvelle proposition et le scénario de référence, vous dites que vous ne pouvez le faire puisqu'il s'agit de pommes et d'oranges.

De fait, y a-t-il, quelque part, une comparaison qui a été faite, avant le parachèvement de l'entente, qui compare vraiment ce qui aurait dû être comparé, c'est-à-dire l'accord négocié, d'une part, et le scénario de référence révisé, d'autre part?

**M. Rowat:** Si vous faites allusion au document de M. Stehelin, que vous allez accueillir comme témoin plus tard, vous allez constater qu'il a bel et bien fait cette comparaison et essayé, je crois, de signaler le genre de différence dont il faut tenir compte entre les deux modèles et essayer, dans son analyse, de pondérer les diverses positions.

**Le sénateur Kirby:** Vous avez l'avantage. Je ne le dis pas méchamment, mais c'est seulement que vous avez l'avantage. Quand il est question de témoin qui doit comparaître au moins un jour plus tard, il se trouve que nous n'avons pas encore étudié les documents. Je dois donc prendre votre parole, mais je n'ai pas encore étudié les documents de M. Stehelin.

**M. Desmarais:** Pour être plus bref, sénateur Kirby, je crois que c'est un scénario de référence qui a été établi au début du mois d'août en 1993.

[Text]

**Senator Kirby:** And do we have that —

**Mr. Desmarais:** I'm not sure if it's been produced or not, sir.

**Senator Kirby:** It might be useful, Mr. Chairman. I'm not asking for it now. I'm just saying if we could find it —

**Mr. Rowat:** I should just point out that the documentation that I received as part of this process, which I assume is the same as yours, includes the Stehelin letter with a number. I could find it for you.

**Senator Kirby:** By the way, I understand, in the documents we got, there is a document from Mr. Stehelin, but when I realized he was coming, to be honest with you, I didn't take the time to go through that one because that's next week.

Okay. Can I ask you a couple of comments on your — continuing on the base case assumptions. On, I guess, the fifth bullet point, second one from the bottom, you talk about user charges to the airlines would be raised to T3 levels, calculated in dollars per passenger. And then you translate that into dollars per passenger in the next line.

Then over on page 5, the second-to-last bullet point says that user charges to the airlines would increase at a 1 per cent real annual rate beginning in '93-'94, representing a highly pessimistic minimum.

What do you mean by a highly pessimistic minimum? That is to say, you deliberately did a calculation based on keeping increased user charges to the airlines down?

**Mr. Desmarais:** I believe that should read optimistic rather than pessimistic, senator.

**Senator Kirby:** It marginally changes the intent of the sentence.

**Mr. Desmarais:** Yes, I know. I will tell you, in base cases I have looked at after this point, that 1 per cent was considered — 1 per cent real growth, i.e., 1 per cent plus inflation was considered optimistic if the government continued to operate the terminals. That's why I said, it should probably read "optimistic", but I would like to check that with the author.

**Senator Kirby:** It also makes a lot more sense to me. You understand my confusion because, on the one hand, you were arguing you were concerned about whether the airline could sustain increased charges. On the other, you describe 1 per cent real, which is more than 1 per cent —

**Mr. Desmarais:** It is 1 per cent plus inflation.

**Senator Kirby:** I understand that. I was having difficulty — so, the answer is, "pessimistic" ought to be "optimistic".

**Mr. Desmarais:** I believe so. I can check with the author if you like.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Et avons-nous...

**M. Desmarais:** Je ne sais pas si cela a été produit, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Cela pourrait se révéler utile, monsieur le président. Je ne le demande pas tout de suite. Je dis simplement que si nous pouvions le trouver...

**M. Rowat:** Je signale que la documentation que j'ai reçue ici, qui, je présume est la même que la vôtre, comprend une lettre de M. Stehelin, qui porte un numéro. Je pourrais la trouver pour vous.

**Le sénateur Kirby:** Par ailleurs, il y aurait un document de M. Stehelin dans la documentation que nous avons reçue, mais quand j'ai réalisé qu'il viendrait comparaître, pour être franc, je n'ai pas pris le temps de l'étudier parce que ce sera la semaine prochaine.

D'accord. Puis-je vous demander ce que vous pensez de... toujours à propos du scénario de référence. C'est à propos du cinquième point, le deuxième à partir du bas, vous dites que les frais d'utilisation imposés aux compagnies aériennes seraient augmentés de manière à correspondre aux niveaux demandés à l'aérogare 3, en dollars par passager. Puis, vous convertissez cela en dollars par passager sur la ligne suivante.

Puis, à la page 5, à l'avant-dernier point, il est dit que les frais d'utilisation demandés aux compagnies aériennes augmenteraient à un taux annuel effectif de 1 p. 100 à compter de 1993-1994, ce qui représente un minimum très pessimiste.

Qu'entend-on par minimum très pessimiste? Est-ce dire que vous avez expressément fondé votre calcul sur l'idée de réduire autant que possible l'augmentation des frais d'utilisation imposés aux compagnies aériennes?

**M. Desmarais:** Je crois qu'il faudrait dire «optimiste» plutôt que «pessimiste», sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Ça change légèrement le sens de la phrase.

**M. Desmarais:** Oui, je sais. Je vous dirai: dans les scénarios de référence que j'ai étudiés depuis, le pourcentage envisagé, un taux de croissance réel de 1 p. 100, c'est-à-dire 1 p. 100 plus le taux d'inflation, était considéré comme une prévision optimiste si le gouvernement continuait à exploiter les aérogares. C'est pourquoi j'ai dit qu'il faudrait probablement lire «optimiste», mais il faudrait que je vérifie cela auprès de l'auteur.

**Le sénateur Kirby:** Cela me paraît aussi beaucoup plus logique. Vous comprenez que j'ai été dérouté: d'une part, vous avancez que les compagnies aériennes auraient eu de la difficulté à supporter les augmentations de frais et, d'autre part, vous parlez d'un taux de croissance réel de 1 p. 100, ce qui équivaut à plus 1 p. 100...

**M. Desmarais:** Un pour cent plus le taux d'inflation.

**Le sénateur Kirby:** Je comprends cela. J'avais de la difficulté, la réponse, c'est donc que «pessimiste» devrait être «optimiste».

**M. Desmarais:** Je crois. Je peux vérifier auprès de l'auteur, si vous voulez.



[Texte]

**Senator Kirby:** No, no — you might just let me know, because at least I understand it now, which I didn't when I first read it.

If I can carry you over to page 10 — actually, let me take you to page 9. At the bottom of page 9, we have — this is, again, continuing the financial comparison with Paxport.

You again have a series, depending on the base case you're using, you have an indication that there would be substantially increased passenger charges, as you say, \$9.05, or more than three times under Paxport's proposal than current, and then higher under the other cases.

At any point in this discussion or analysis, was there any concern given — really, to go back to the comment on the covering note, for what the impact would be on passengers? Or are we back at the covering note where the Crown is going to be well off, but the airlines and the passengers are not going to be and tough?

**Mr. Desmarais:** I think, senator, we were all concerned with the cost of the airlines and the passengers right through the evaluation process. I heard Connie Edlund before this committee two weeks ago raising points about how things were going to change. Her report was an effective précis of the business committee evaluation report, if you like. We were knowledgeable of what the charges were going to be. We knew the proposal was high. We had concerns with it. And we were going to try to address those in negotiations.

**Senator Kirby:** You know what? I have heard you guys use that — I have heard the three of you comment several times with a phrase that we were going to try to address this in negotiations. There sure were a lot of issues that you were unhappy about in the original proposal, that you were going to try to fix up with negotiations.

I mean, how many — I don't know if I've ever seen a negotiation where people were so unhappy with an initial proposal, and yet they proceeded to take it as the one they were going to negotiate around. I mean, at some point —

**Senator LeBreton:** Where did they —

**Senator Jessiman:** Where did they say they were unhappy with it?

**Senator Kirby:** No, I'm sorry. Sorry, his comment was, several times tonight, or this afternoon and tonight, these gentlemen have used a sentence, such as they used a minute ago, which is: We essentially didn't like that, but we were going to try to negotiate around it. I'm just paraphrasing what they said. Exactly what they said.

All I'm saying is, there seemed to be an awful pile of issues about which you felt that way.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Non, non, vous pourriez me le faire savoir. Au moins, je le comprends maintenant, ce qui n'était pas le cas la première fois où je l'ai vu.

Je vous demanderais d'aller à la page 10... en fait, prenons la page 9. Au bas de la page 9, il y a... encore une fois, on poursuit la comparaison financière avec Paxport.

Encore une fois, il y a une série, selon le scénario de référence qu'on utilise, on voit qu'il y aurait une augmentation considérable des frais de prestations supplémentaires, comme vous le dites, 9,05 \$, ils seraient plus de trois fois supérieurs aux frais actuels en vertu de la proposition de Paxport, puis les frais seraient plus élevés, dans d'autres cas.

À ce stade de la discussion ou de l'analyse, est-ce qu'on se préoccupait, pour revenir... en fait, à l'observation sur la feuille d'accompagnement, des effets que cela aurait sur les passagers? Ou est-ce qu'on revient à la feuille d'accompagnement, au cas où l'État serait mieux placé qu'auparavant, mais que les compagnies aériennes et les passagers en subiraient les conséquences et tant pis?

**M. Desmarais:** Je crois, sénateur, nous avons tous prêté attention aux coûts qui incomberaient aux compagnies aériennes et aux passagers tout au long du processus d'évaluation. J'ai entendu Connie Edlund dire au comité, il y a deux semaines, comment les choses allaient changer. Son rapport était un bon précis du rapport d'évaluation du comité de direction des affaires, si vous voulez. Nous étions au courant des changements qui allaient se produire. Nous savions que la proposition était «élevée». Nous nous en préoccupions. Nous nous efforçons de régler cela dans les négociations.

**Le sénateur Kirby:** Vous savez quoi? Je vous ai entendu dire, je vous ai entendu dire plusieurs fois, les trois, que vous alliez régler ça pendant les négociations. Il y en avait des choses qui ne faisaient pas votre affaire dans la proposition initiale, des choses que vous alliez régler par la négociation.

Enfin, combien... je ne sais pas si j'ai jamais vu une négociation où les gens trouvaient tant de choses à redire à une proposition initiale, tout en allant quand même de l'avant et en retenant cette proposition à des fins de négociation. Enfin, à un moment donné...

**Le sénateur LeBreton:** Où a-t-on dit...

**Le sénateur Jessiman:** Où ont-ils dit que cela ne faisait pas leur affaire?

**Le sénateur Kirby:** Non, je m'excuse. Je m'excuse, il a affirmé plusieurs fois ce soir, ou encore cet après-midi et ce soir, ces hommes ont employé une phrase comme celle qui a été employée il y a une minute, c'est-à-dire: essentiellement, nous n'aimions pas cela, mais nous allions essayer de contourner le problème par la négociation. Je ne fais que paraphraser. C'est exactement ce qu'ils ont dit.

Tout ce que je dis, c'est qu'il semble y avoir eu toute une série de questions qui vous donnaient cette impression.

[Text]

**Mr. Rowat:** Senator, if you look at the letter that Victor sent, it outlined the kinds of issues to the company that the federal government was looking at renegotiating. In fact, in the final analysis, all of those issues were negotiated and a conclusion was arrived at, including this one, which you will undoubtedly get at tomorrow, what the final arrangement was with Air Canada, and hence what the passenger charge or cost of this airport is.

And the final conclusion that we drew, or the final negotiated package for this item, ended up being — bringing the cost of the overall airport, of this terminal, down into the relative range of Terminal 3, so that they were cost competitive. And hence that passengers weren't paying nearly as high a cost as the company had in its original proposal.

So I think it's the answer to your question. And frankly, this analysis, I think —

**Senator Kirby:** I don't know what you're holding up.

**Mr. Desmarais:** TC base case.

**Mr. Rowat:** This analysis is the one that — zero, zero —

**Senator Kirby:** Okay, it's the document we're talking about. You just said "this". I didn't know what you were holding up.

**Mr. Rowat:** That analysis, I think, you would be far better to set aside and come back and look at the comparison that you're getting at in the final agreement, which is comparing the base case in the final analysis with what we actually —

**Senator Kirby:** With a revised base case.

**Mr. Rowat:** — with our revised agreement in the final analysis. That is an appropriate comparison. You're asking us to prepare their original proposal with a base case that was prepared in November of '92.

**Senator Kirby:** Well, you did that. I mean, that's what this document does, right?

**Mr. Rowat:** It's true. It's true, but —

**Senator Kirby:** I mean, I didn't ask you to do it. You guys, Mr. Desmarais's group — sorry, finance guys did it.

**Mr. Rowat:** But the kind of questions you are getting at are, implicitly, what did you finally conclude in all of these things? So if you're going to ask those kinds of questions, perhaps it would be better to go straight to the bottom line: What did we negotiate during the summer of '93, and how does that compare with the base case? It would be simpler for us to answer those questions.

**Senator Kirby:** Except, for what it's worth, I don't have that study. You tell me that study exists.

**Mr. Desmarais:** I believe so, senator, and we will have to get that for you. We'll do that.

**Senator Gigantès:** But isn't a bit like negotiating a pre-nuptial agreement after the shotgun marriage?

[Traduction]

**M. Rowat:** Sénateur, si vous regardez la lettre que Victor a envoyée, elle exposait à l'intention de la société le genre de questions que le gouvernement fédéral voulait renégocier. De fait, en dernière analyse, toutes ces questions ont été négociées et réglées, y compris celle-ci, que vous allez sans doute aborder demain, c'est-à-dire le règlement définitif qu'il y a eu avec Air Canada et, du même coup, la détermination des frais de prestations supplémentaires ou du coût dans le cas de cet aéroport.

Enfin, la dernière conclusion que nous avons tirée ou encore le dernier bloc de questions qui a été négocié a fini par être... cela a fait baisser le coût d'exploitation de l'aéroport dans son ensemble, de cette aérologie en particulier, autour de celui de l'aérogare 3, de manière à avoir des prix concurrentiels. Le prix assumé par les passagers n'était donc jamais aussi élevé que ce que la société avait envisagé dans sa proposition initiale.

Voilà qui me semble répondre à votre question. Pour être franc, cette analyse, je crois...

**Le sénateur Kirby:** Je ne sais pas ce que vous nous montrez.

**M. Desmarais:** Le scénario de référence de Transports Canada.

**M. Rowat:** Cette analyse est celle qui... zéro, zéro...

**Le sénateur Kirby:** D'accord, c'est le document dont nous parlions. Vous avez simplement dit «cette» analyse. Je ne savais pas ce que vous nous montriez.

**M. Rowat:** Je crois que vous seriez bien mieux de mettre de côté cette analyse pour y revenir plus tard et de regarder la comparaison qui concerne l'accord définitif, qui met en regard le scénario de référence dans la dernière analyse et ce que nous avons effectivement...

**Le sénateur Kirby:** Et un scénario de référence révisé.

**M. Rowat:** ...et notre accord révisé dans la dernière analyse. Voilà une comparaison appropriée. Vous nous demandez de comparer la proposition initiale et un scénario de référence qui a été préparé en novembre 1992.

**Le sénateur Kirby:** Eh bien, vous l'avez fait. Enfin, c'est ce que fait ce document, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui, il est vrai que, mais...

**Le sénateur Kirby:** Enfin, je ne vous ai pas demandé de le faire. Vous autres, les membres du groupe de M. Desmarais, je m'excuse, les membres du groupe des finances l'ont fait.

**M. Rowat:** Tout de même, le genre de questions auxquelles vous en venez, implicitement... qu'avez-vous fini par conclure dans tout cela? Si vous voulez poser ce genre de questions, il vaudrait peut-être mieux d'aller directement au fond des choses: qu'est-ce que nous avons négocié au cours de l'été 1993 et comment peut-on comparer cela au scénario de référence? Il serait plus facile pour nous de répondre à des questions de ce genre.

**Le sénateur Kirby:** Sauf que, pour ce que ça vaut, je n'ai pas cette étude. Vous me dites que cette étude existe.

**M. Desmarais:** Je crois qu'elle existe, sénateur, et nous allons devoir la trouver pour vous. Nous allons le faire.

**Le sénateur Gigantès:** Mais n'est-ce pas un peu comme négocier une entente pré-nuptiale après un mariage forcé?

[Texte]

**Mr. Desmarais:** We haven't been married yet here, senator.

**Senator Gigantès:** You were going to an agreement. It seems that there was a decision to go into this agreement, despite all the difficulties, and the difficulties would be negotiated afterwards.

**The Chairman:** Gentlemen, I call it 9:30.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, if it is possible, I am happy to take Mr. Rowat up on his offer, except I don't have this other comparison. So can I ask that, if someone can find that other comparison between now and tomorrow morning — which may not be possible, I understand, I'm not complaining if it isn't — that would be helpful.

**Mr. Nelligan:** The August Stehelin report is available.

**Senator Kirby:** But he's suggesting there may be another document in addition to this one.

**Mr. Desmarais:** I am suggesting that there may well be another base case done in late July, early August, '93.

**Mr. Nelligan:** I made a note of that. I don't know of it specifically but we'll try and find it.

**Mr. Rowat:** Just to add to that, there is a document that you do have that may be of some assistance and it's 000073, and it's a document dated October 29, 1993. It's Briefing dec, Terminal 1-Terminal 2 privatization.

It is a summarized document, but it will point out the kinds of comparisons that we did. And I think it will be a document that will help clarify a number of issues for you in one concise comparative table.

**Senator Kirby:** Can I also say — I assume I am back on tomorrow morning, is that right? Because I certainly didn't get a half — come on, I only got about 10 minutes.

**Senator LeBreton:** How long did he have to —

**Senator Kirby:** Maybe 10 minutes, thanks to —

**The Chairman:** Okay. Okay.

**Senator Gigantès:** You were interrupting all the time, Senator LeBreton.

**The Chairman:** All right. We adjourn to 9 o'clock tomorrow morning.

And thank you, again, gentlemen, for coming back. You've been very patient.

The committee adjourned.

[Translation]

**M. Desmarais:** Nous n'étions pas encore mariés à ce moment-là, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Vous alliez conclure un accord. Il semble qu'il a été décidé de conclure cet accord, malgré toutes les difficultés qu'il présentait, et les difficultés qui feraient l'objet des négociations par la suite.

**Le président:** Messieurs, il me semble qu'il est 21 h 30.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, si cela est possible, je vais accepter l'offre de M. Rowat, avec bonheur, sauf que je ne dispose pas de cette autre comparaison. Si quelqu'un pouvait trouver cette autre comparaison d'ici à demain matin... ce qui ne sera peut-être pas possible, je le comprends bien, et je ne m'en plains pas si on ne la trouve pas... cela serait utile.

**M. Nelligan:** On peut se procurer le rapport Stehelin du mois d'août.

**Le sénateur Kirby:** Mais il laisse entendre ici qu'il pouvait y avoir un autre document, à part celui-ci.

**M. Desmarais:** Je laisse entendre qu'il y a peut-être bien un autre scénario de référence qui a été établi fin juillet, début août 1993.

**M. Nelligan:** Je me suis fait une note. Je ne connais pas ce document particulier, mais nous allons essayer de le trouver.

**M. Rowat:** Et encore, il y a un document que vous avez bel et bien en votre possession et qui pourrait se révéler utile. C'est le document qui porte le numéro 000073 et qui est daté du 29 octobre 1993. Il a pour titre *Briefing dec, Terminal 1-Terminal 2 privatization*.

C'est un résumé, mais il y est question du genre de comparaison que nous avons fait. Et je crois que c'est un document qui aidera à tirer au clair plusieurs questions à l'aide d'un tableau comparatif concis.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je aussi dire... je présume que je peux reprendre la parole demain matin, n'est-ce pas? Car je n'ai certainement pas eu une demie... ah, alors, je n'ai eu que dix minutes environ.

**Le sénateur LeBreton:** Combien de temps a-t-il eu pour...

**Le sénateur Kirby:** Dix minutes peut-être, grâce à...

**Le président:** D'accord. D'accord.

**Le sénateur Gigantès:** Vous étiez toujours en train d'interrompre, sénateur LeBreton.

**Le président:** D'accord. Nous ajournons jusqu'à 9 h, demain matin.

Encore une fois, merci, messieurs, d'être revenus. Vous vous êtes montrés très patients.

La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly the  
Department of Transport:*

William Rowat, Deputy Minister and former Associate  
Deputy Minister with the Department of Transport.

*From the Department of Transport:*

John Desmarais, Senior Advisor to the Associate Deputy  
Minister, Airports Group;

Keith Jolliffe, Financial Advisor, Air Navigation System  
Commercialization Project, Aviation Group.

*De Pêches et Océans Canada et anciennement du ministère des  
Transports:*

William Rowat, sous-ministre et anciennement sous-ministre  
adjoint au ministère des Transports.

*Du ministère des Transports:*

John Desmarais, conseiller principal au sous-ministre adjoint,  
Groupe des aéroports;

Keith Jolliffe, conseiller financier, projet de commerciali-  
sation du Système de navigation aérienne, Groupe de  
l'aviation.

A1  
YC2  
1995  
P21



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

Wednesday, August 16, 1995

Le mercredi 16 août 1995

Issue No. 12

Fascicule n° 12

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)





THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON  
THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

\* Fairbairn, P.C. (or Graham)  
Gigantès  
Hervieux-Payette, P.C.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(or Berntson)  
Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR  
LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

\* Fairbairn, c.p. (ou Graham)  
Gigantès  
Hervieux-Payette, c.p.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(ou Berntson)  
Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, August 16, 1995  
(12)

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:00 a.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (8)

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

WITNESSES:

Morning:

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly the Department of Transport:*

William Rowat, Deputy Minister and former Associate Deputy Minister with the Department of Transport.

*From the Department of Transport:*

John Desmarais, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Airports Group;

Keith Jolliffe, Financial Advisor, Air Navigation Systems Commercialization Project, Aviation Group.

Afternoon:

*From Air Canada:*

Dominic Fiore (retired) Senior Director, Corporate Real Estate;

David Robinson, Director, Corporate Real Estate;

R. Lamar Durrett, Executive Vice President, Corporate Services;

Cameron Desbois, Vice-President and General Counsel.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

William Rowat, John Desmarais and Keith Jolliffe made a statement and answered questions.

At 12:23 p.m., the committee recessed.

At 2:00 p.m., the committee resumed

Dominic Fiore, David Robinson, R. Lamar Durrett and Cameron Desbois made a statement and answered questions.

At 4:42 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 16 août 1995  
(12)

[Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 h. La séance est présidée par l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (8)

*Est également présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

TÉMOINS:

Avant-midi:

*Du ministère des Pêches et des Océans et anciennement du ministère des Transports:*

William Rowat, sous-ministre et anciennement sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

*Du ministère des Transports:*

John Desmarais, conseiller principal au sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports;

Keith Jolliffe, conseiller financier, projet de commercialisation du système de navigation aérienne, Groupe de l'aviation.

Après-midi:

*D'Air Canada:*

Dominic Fiore (retraité), directeur principal des biens immobiliers;

David Robinson, directeur des biens immobiliers;

R. Lamarr Durett, vice-président exécutif des services généraux;

Cameron Desbois, vice-président et avocat-général.

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter serment aux témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

William Rowat, John Desmarais et Keith Jolliffe font une déclaration et répondent aux questions.

Le comité suspend la séance à 12 h 23.

Le comité reprend la séance à 14 h.

Dominic Fiore, David Robinson, R. Lamar Durett et Cameron Desbois font une déclaration et répondent aux questions.

À 16 h 42, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, August 16, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day at 9:00 a.m. to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Yesterday, I may have mentioned, or I failed to mention, but Mr. Rowat, because of the misunderstanding, the in-house misunderstanding with regard to the Air Canada matter which you were present at the resolution of, could you tell me roughly how long the resolution of that problem delayed the negotiation process?

**Mr. William Rowat, Deputy Minister, Department of Fisheries and Oceans:** When I took over the file in the middle of June, as I mentioned, I met with Air Canada and then the two parties together. I was there as an observer. And then roughly within two weeks after that, on the direction of the minister, I worked with Air Canada and PDC to arrive at what we thought was a possible outcome, and that is what I took back to the minister. So it was probably late July, mid to late July.

**The Chairman:** Senator Kirby is the mathematician. How long a period would that have been?

**Mr. Rowat:** About a month. Little more than a month.

**The Chairman:** A little more than a month. Thank you. I think yesterday when we adjourned, I think Senator Kirby was continuing, hadn't finished, so, Senator Kirby.

Ladies and gentlemen, again, if you could get closer to the microphones when you are speaking rather than lean back, and keep in mind that the court reporters are trying to get everything in, so if you want to ask a supplementary or interject, just put your hand up. It is a lot easier than just hollering across one another.

**Mr. Rowat:** Senator, if I could make one comment. When I said the negotiations for Air Canada on that issue took a month, you asked whether it delayed the negotiations. The rest of the negotiations were proceeding in that period of time, so I wouldn't call it an actual delay of the negotiations. On all of the other matters that were still outstanding, we were proceeding with Pearson Development Corporation in that same time period.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 16 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui à 9 h pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la mise en valeur et l'exploitation des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Hier, je peux avoir mentionné, ou avoir omis de le mentionner... mais monsieur Rowat, en raison de l'incompréhension qui a entouré, à l'interne, la question qui touchait Air Canada et à la résolution de laquelle vous avez assisté, pourriez-vous me dire d'environ combien de temps la résolution de ce problème a retardé le processus de négociation?

**M. William Rowat, sous-ministre, ministère des Pêches et Océans:** Comme je l'ai déjà mentionné, lorsque le dossier m'a été confié à la mi-juin, j'ai rencontré les représentants d'Air Canada, puis ceux des deux parties. J'y étais en qualité d'observateur. Et ensuite, environ deux semaines après, selon les directives du ministre, j'ai travaillé en compagnie des représentants d'Air Canada et de *Pearson Development Corporation* pour établir ce que nous pensions être une solution éventuelle, et c'est ce dont j'ai fait rapport au ministre. Ainsi, c'était probablement à la fin du mois de juillet, dans les deux dernières semaines de juillet.

**Le président:** Le sénateur Kirby est le mathématicien de service. Quelle a été la durée de cette période?

**M. Rowat:** Environ un mois. Un peu plus d'un mois.

**Le président:** Un peu plus d'un mois. Merci. Lorsque nous avons suspendu la séance hier, je pense que le sénateur Kirby n'avait pas terminé son intervention. Sénateur Kirby, vous avez la parole.

Mesdames et messieurs, je vous demanderai encore une fois de vous rapprocher des micros lorsque vous parlez plutôt que de vous caler dans votre fauteuil; n'oubliez pas que les sténographes essaient de comprendre tout ce que vous dites, alors si vous souhaitez poser une question supplémentaire ou intervenir, veuillez lever la main. Cela ira beaucoup mieux que si chacun apostrophe son voisin.

**M. Rowat:** Sénateur, puis-je faire un commentaire? Lorsque j'ai dit que les négociations d'Air Canada sur la question ont pris un mois, vous avez demandé si cela avait retardé les négociations. Au cours de cette période, les autres négociations progressaient, alors je ne parlerai pas réellement de retard dans les négociations. Pour tout ce qui touche les autres questions encore en suspens, nous allions de l'avant dans le dossier de *Pearson Development Corporation* durant la même période.



[Texte]

**Senator Kirby:** Can I just ask a supplementary on that before I get on to my other stuff? Does that mean that, in a sense, the Air Canada issue so-called did not result in a prolonged extension of the negotiations? What you did was add another parallel stream, is what I understand you just said. Is that right?

**Mr. Rowat:** That's correct. It was by far and away the biggest issue.

**Senator Kirby:** I'm not arguing it wasn't difficult. I asked you about time. It didn't have a time effect.

**Mr. Rowat:** Those other elements that I outlined to you earlier, I was — we were negotiating those at the same time.

**Senator Kirby:** Okay.

**Senator Jessiman:** Mr. Chairman, did your predecessor Mr. Broadbent tell you how long he'd been working on the Air Canada issue before the proposal?

**Mr. Rowat:** He didn't tell me, but the Air Canada issue had been a central focus throughout the discussions. And it was an issue that had been left with Mergesco to deal with Air Canada on. So that during my predecessor's regime, as far as I know, he had no direct intensive consultations with Air Canada on this issue. It was left to Mergesco to deal with.

**The Chairman:** Okay. Senator Kirby.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. What I want to do, I'm going to ask my assistant to distribute — these are two documents that I started to talk about last night because they were introduced by Senator Bryden when he was here. And then people said they didn't have copies, so I said I'd hold off. We got them duplicated overnight.

Just for the record, one is document 001107, which is a Treasury Board memorandum, and the other is a document which is the minutes of a meeting which Mr. Rowat chaired, and it's numbered 001711. I just want to go through a couple of issues related to these documents.

First, with respect to the Treasury Board document, which again just to summarize where we were last time, the Treasury Board document was a document from Sid Gershberg in Treasury Board to Mel Cappe. Mel Cappe was probably program branch — sorry?

**Mr. Rowat:** Deputy secretary, programs, at Treasury Board.

**Senator Kirby:** Right. They've changed the title, but it's what I would have called program branch, deputy secretary. And Ian Clark was the secretary; right?

**Mr. Rowat:** Right.

**Senator Kirby:** Just a couple of questions about that analysis. I'm just curious from the — because at the time this document was done, May 19, you were still in the PCO; right?

**Mr. Rowat:** Correct.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet avant de passer à autre chose? Cela signifie-t-il que, dans un sens, ce qu'on a appelé la question d'Air Canada n'a pas prolongé de beaucoup les négociations? Vous meniez les autres affaires parallèlement, si j'ai bien compris. Est-ce exact?

**M. Rowat:** C'est exact. Cette question était, et de loin, le plus gros problème.

**Le sénateur Kirby:** Je ne dis pas qu'il n'était pas difficile à résoudre. Je vous ai parlé du temps. Sa résolution n'a rien retardé.

**M. Rowat:** En ce qui touche les autres éléments que je vous ai décrits plus tôt, j'étais... nous étions en train de les négocier en même temps.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président... votre prédécesseur, M. Broadbent, vous a-t-il dit combien de temps il a travaillé à la question d'Air Canada avant la proposition?

**M. Rowat:** Il ne me l'a pas dit, mais la question d'Air Canada a été au centre du débat durant toutes les discussions. Et on a décidé de laisser Mergesco résoudre la question avec Air Canada. Ainsi, autant que je sache, mon prédécesseur n'a pas eu, durant son mandat, de consultations directes intensives avec Air Canada à ce sujet. On avait laissé à Mergesco le soin de régler la question.

**Le président:** D'accord. Sénateur Kirby.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Ce que je vais faire, c'est demander à mon assistant de distribuer... voici deux documents dont j'ai commencé à parler hier soir lorsque le sénateur Bryden en avait parlé au moment où il était ici. Comme les gens ont dit qu'ils n'en avaient pas de copie, j'ai dit que j'attendrais pour en parler. Entre-temps, nous avons fait faire les copies.

Aux fins du compte rendu, il s'agit du document 001107, qui est un mémoire au Conseil du Trésor, tandis que l'autre est le procès-verbal d'une réunion présidée par M. Rowat, et il porte le numéro 001711. J'aimerais aborder une ou deux questions au sujet de ces documents.

Tout d'abord, en ce qui concerne les documents du Conseil du Trésor... pour en revenir où nous étions la dernière fois, il s'agit d'un document envoyé par Sid Gershberg, du Conseil du Trésor, à Mel Cappe. Mel Cappe occupait probablement, à la Direction générale des programmes, le poste de... pardon?

**M. Rowat:** Sous-secrétaire des programmes au Conseil du Trésor.

**Le sénateur Kirby:** C'est exact. Ils ont changé le titre, mais il occupait ce que j'aurais appelé le poste de sous-secrétaire de la Direction générale des programmes. Et Ian Clark était le secrétaire, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais poser une ou deux questions à propos de cette analyse. Je suis curieux de savoir... parce qu'à l'époque où ce document a été rédigé, le 19 mai, vous étiez toujours au BCP, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui.

[Text]

**Senator Kirby:** All right. Did the Treasury Board briefing notes get sent to the PCO? I mean, were you aware of these documents, or not necessarily this specific one, but just generally? Historically, central agencies trade information pretty widely. What happened with that?

**Mr. Rowat:** I would not normally see their documents, but our analysts kept in regular touch, so that, generally speaking, they shared information amongst the analysts at PCO Finance and Treasury Board.

**Senator Kirby:** It would be fair to say that if one of the central agencies was concerned about a particular problem, the others would know about it?

**Mr. Rowat:** In most cases, correct.

**Senator Kirby:** Okay. On the bottom of page 2 of that document, I will just read from the last bullet point on the page. It says "rent deferred", but it should be "rent deferral".

- rent deferred could be seen as further subsidization of the airlines, with Air Canada being the primary beneficiary;

This is under a subheading of "Issues of Concern to TBS."

And it then goes on to talk, on the bottom of the second last bullet point on the next page. It says:

Transport needs to strike an agreement that can stand an independent test as being financially sensible and in the government's best interests. Transport must have a bottom line ...

In all of the documents we have read, it is very difficult to understand if Transport truly did have a bottom line because — I guess I would like to ask you, was there a bottom line? Can you tell us in some sense how near the bottom line you got? What I'm trying to understand is whether or not every time the other side put an issue on the table, we didn't agree to negotiate around it and give up something, not necessarily everything the other side asked for, obviously. Or was there a clear position that we would walk away from the table and cease negotiations?

**Mr. Rowat:** There were essentially — let me just deal with the issues one at a time.

On the one that you raised on page 2, the \$11 million rent deferral, that was an issue clearly I think reflected in this Treasury Board memo. The issue there was started in or came to a head in early May when essentially the — I referred earlier that there had been a number of DMs meeting. The DMs had concluded that the \$96 million option should be the one rather than the \$47 million early start option. At that point, the conclusion of that group was that the risk for the most part should go to Pearson Development Corporation.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Les notes d'information du Conseil du Trésor ont-elles été envoyées au BCP? Autrement dit, avez-vous appris l'existence de ces documents, pas nécessairement de celui-là en particulier, mais de façon générale? Les organismes centraux ont l'habitude de diffuser assez largement leurs informations. Qu'en est-il dans ce cas?

**M. Rowat:** En temps normal, leurs documents n'auraient pas été portés à ma connaissance, mais nos analystes se tiennent périodiquement en communication, ce qui fait que, de façon générale, les analystes du service des finances du BCP et ceux du Conseil du Trésor s'échangeaient les informations.

**Le sénateur Kirby:** Serait-il juste de dire que si l'un des organismes centraux était préoccupé par un problème particulier, les autres seraient mis au courant?

**M. Rowat:** Dans la plupart des cas, oui.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Au bas de la page 2 de ce document... je vais vous lire seulement la dernière partie de la page, à partir de la puce. On y dit «loyer différé», mais on devrait y lire «étalement du loyer».

- loyer différé peut être vu comme une autre subvention accordée aux sociétés aériennes, dont Air Canada serait la principale bénéficiaire;

Ce passage se retrouve sous l'inter-titre «questions intéressant le SCT».

Puis on continue, au bas de l'avant-dernier paragraphe de la page suivante:

Le ministère des Transports doit parvenir à une entente qui puisse, aux yeux d'un observateur indépendant, être jugée comme financièrement sensée et favorisant les intérêts du gouvernement. Le ministère des Transports doit établir une limite inférieure...

Dans tous les documents que nous avons lus, il est très difficile de savoir si le ministère des Transports avait véritablement établi une limite inférieure parce que... j'aimerais vous demander s'il y a effectivement eu une limite inférieure. Pourriez-vous nous dire dans quelle mesure vous vous en êtes rapproché? Ce que j'essaie de comprendre, c'est si toutes les fois où l'interlocuteur amenait une question sur la table, nous n'avons pas accepté de la négocier et de laisser aller quelque chose, pas nécessairement pour tout ce que l'interlocuteur demandait, manifestement. Ou y avait-il une position claire qui aurait fait en sorte que nous quittions la table et mettions un terme aux négociations?

**M. Rowat:** Il y avait essentiellement... j'aborderai, si vous le voulez bien, chacune des questions les unes après les autres.

En ce qui touche la question de la page 2 dont vous avez parlé, au sujet de l'étalement du loyer de onze millions, je pense qu'il s'agissait d'une question qui, manifestement, se retrouvait dans ce mémoire au Conseil du Trésor. Cette question a commencé à être abordée au début du mois de mai lorsque, essentiellement, je vous ai déjà dit qu'il y a eu un certain nombre de réunions des sous-ministres. Les sous-ministres avaient conclu que l'option de 96 millions devrait être adoptée, au détriment de l'option de démarrage rapide à 47 millions. À ce moment, le groupe avait

[Texte]

The second issue associated with that, with the timing of when T1 should close, the government's — the position then of the government was that T1 should close only at stage three. So that was in early May.

Pearson Development's response to that was clearly that, yes, we would go with the \$96 million, but we do need an \$11 million deferral over three years. Their approach was, we will defer it over three years, but we will pay it back over the residual of the agreement. In other words, I guess that would work out to 52 or 53 years.

Subsequent senior level official meetings concluded that that was still not appropriate, that that would still appear like the government was subsidizing — the perception would be that the government was somehow subsidizing the operation and the other arguments that I think are probably reflected in the Treasury Board document.

By late May, that issue came to a head. At that point, the issue was resolved by the government, and it was the government's directions to officials that we should take the \$11 million deferral for three years and choose the shorter time frame of the ten years plus interest, two and a half points over prime.

So that is the sequence of events on that issue. If you're asking about the other issues on Air Canada, the Air Canada situation referred to before was that Air Canada's position was that they were not in a financial situation to afford any increase in the first three years. So to the extent that this rent deferral solved that first three year issue, then that issue with Air Canada was in essence off the table, so that one was solved.

Air Canada's second major concern, as I referred to before, was the long-term rent situation beyond 1997, and they felt that that was extremely high for a number of reasons. They had emphasized that the government rent was high, and that flowed through to them for them to pay; number two, they indicated that they would like to or they felt that airlines should be sharing in the revenues from Pearson Development Corporation, from their commercial revenues; and number three, that they felt that they should be reimbursed for the investments they had made to date. That was in essence what the government had to deal with and what I had to deal with when I took over.

The bottom line for the government on that particular issue was to make sure that the rents to the government did not fall below the next best alternative and that there be a competitive rate at the airport vis-à-vis Terminal 3 and other airports.

[Translation]

conclu que la *Pearson Development Corporation* devait assumer la plus grande part du risque.

Le deuxième problème associé à cette question, avec le moment où l'aérogare 1 devrait fermer,... le gouvernement avait alors adopté la position selon laquelle l'aérogare 1 ne devait fermer qu'à la troisième étape. Alors c'était au début de mai.

La réponse de *Pearson Development* était claire: Oui, la proposition des 96 millions a été acceptée, mais nous avons besoin d'un étalement de loyer de 11 millions de dollars sur trois ans. Leur approche était la suivante: un étalement du loyer sur trois ans, mais un remboursement sur le reste de la période visée par l'entente. En d'autres termes, je pense que la durée aurait équivalu à 52 ou à 53 années.

Par la suite, on a conclu dans d'autres réunions de hauts fonctionnaires que cette solution n'était toujours pas adéquate, que cela donnerait toujours à penser que le gouvernement subventionnait... la perception que le gouvernement subventionnait en quelque sorte l'exploitation... et il y avait d'autres arguments qui se retrouvent probablement dans le document du Conseil du Trésor.

À la fin du mois de mai, il a fallu régler cette question. C'est le gouvernement qui s'en est chargé, et il a donné aux représentants officiels des directives selon lesquelles nous devions accepter l'étalement du loyer de onze millions de dollars durant trois ans et choisir d'en exiger le remboursement sur une période de dix ans avec intérêts de deux points et demi au-dessus du taux préférentiel.

Alors voilà comment les événements se sont déroulés à ce sujet. Si vous voulez savoir autre chose à propos d'Air Canada, la situation d'Air Canada dont nous avons parlé auparavant était la suivante: La position de la société était telle qu'elle n'était pas dans une situation financière qui lui aurait permis de payer une hausse de loyer au cours des trois premières années. Alors, dans la mesure où cet étalement de loyer réglait la question pour les trois premières années, alors le problème d'Air Canada était essentiellement réglé et ne se posait donc plus.

La deuxième grande préoccupation d'Air Canada, comme je l'ai déjà mentionné, était la situation du loyer à long terme, au delà de 1997, et la société avait l'impression qu'il était extrêmement élevé pour un certain nombre de raisons. Ses représentants avaient fait remarquer que le loyer du gouvernement était élevé, et que la facture leur serait en quelque sorte refilée; ensuite, ils ont fait savoir qu'ils aimeraient que les sociétés aériennes aient droit à une part des recettes de la *Pearson Development Corporation*, de leurs recettes commerciales; et, enfin, ils avaient l'impression qu'on devait leur rembourser les investissements qu'ils avaient fait jusqu'alors. C'était essentiellement la question que le gouvernement devait régler, celle que je devais régler moi-même lorsqu'on m'a confié le dossier.

Pour le gouvernement, il fallait essentiellement s'assurer que les loyers ne devenaient pas inférieurs à ce qu'aurait procuré la proposition qui s'était classée deuxième et que les loyers à l'aéroport puissent faire concurrence à ceux de l'aérogare 3 et d'autres aéroports.



[Text]

**Senator Kirby:** Can I ask you two questions on that? You used the phrase I think even in your opening comments about the next best alternative. What was the next best alternative?

**Mr. Rowat:** The analysis that we had done was the base case or Crown construction.

**Senator Kirby:** Not the revised base case? Because in the document that I was referring to last night, there is a base case and there is also a revised base case.

**Mr. Rowat:** We revised the base case to be equivalent to the kinds of activities that would go on under what we were negotiating. Like, as John explained, we dropped a couple of items out of the negotiated agreement with Pearson Development Corporation, so we standardized them for those.

**Senator Kirby:** I thought that's what you'd done. I knew that from reading the document. When you said "base case" a minute ago, you really meant "revised base case" in the terminology. Am I right?

**Mr. Rowat:** Right.

**Senator Kirby:** What you attempted to do is to compare your negotiated position vis-a-vis this revised base case?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Kirby:** And as I hear you, you said you compared it primarily on — in fact, I think you almost implied exclusively on the issue of return, the return to the government. That was the driving objective.

**Mr. Rowat:** No, there were a number of considerations.

**Senator Kirby:** Because a minute ago you said you compared it on those.

**Mr. Rowat:** Let me back up to make it clear. The return to the government was one consideration, and the competitiveness of the airport was the other consideration. In other words, the return to the government can be as high as you want to make it, if you want to put in a PFC, passenger facilitation charge. You can put in a \$10 or \$15 passenger facilitation charge and charge 30 million people going through, and you can generate hundreds of millions of dollars. But at the same time, you can make that terminal or an airport relatively uncompetitive over the long-term if you insist on charging that kind of money. So one of the overall objectives was to bring the per passenger cost of that terminal into a range that was competitive with T3 and with other airports and terminals in North America. That was the comparison that we had done.

**Senator Kirby:** So you were using essentially the twin objectives of return to the government, on the one hand, and keeping the terminal competitive, on the other; am I right?

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous poser deux questions à ce sujet? Vous avez fait allusion, y compris dans vos remarques préliminaires, à la solution qui s'est classée deuxième. Quelle était-elle?

**M. Rowat:** L'analyse que nous avons faite était le scénario de référence, ou la construction par la Couronne.

**Le sénateur Kirby:** Et non pas le scénario de référence révisé? Parce que dans le document auquel je faisais allusion hier soir, il y a un scénario de référence et, aussi, un scénario de référence révisé.

**M. Rowat:** Nous avons révisé le scénario de référence pour qu'il puisse être adapté au genre d'activités qui aurait cours en vertu de ce que nous étions en train de négocier. C'est-à-dire, comme John l'a expliqué, que nous avons laissé tomber un ou deux points de l'entente négociée avec la *Pearson Development Corporation*, alors nous avons en quelque sorte normalisé les choses.

**Le sénateur Kirby:** J'ai bien pensé que c'est cela que vous aviez fait. Je l'ai appris en lisant le document. Lorsque vous parliez de «scénario de référence» il y a un instant, vous parliez en fait du scénario de référence révisé, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ce que vous tentiez de faire, c'est de comparer la position que vous aviez négociée au scénario de référence révisé?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Et si je comprends ce que vous dites, vous l'avez comparée principalement au regard... en fait, je pense que vous vouliez parler indirectement de la question du rendement, du rendement pour le gouvernement. C'était là votre objectif absolu.

**M. Rowat:** Non, il y avait un certain nombre de considérations.

**Le sénateur Kirby:** Parce que, il y a un instant, vous avez dit avoir établi des comparaisons à ce sujet.

**M. Rowat:** Permettez-moi de revenir en arrière, et vous allez comprendre. Le rendement pour le gouvernement était une considération, et la compétitivité de l'aéroport en était une autre. En d'autres termes, le rendement pour le gouvernement peut être aussi élevé que vous le voulez, si vous instaurez les frais de prestations supplémentaires. Vous pouvez établir des frais de prestations supplémentaires de 10 \$ ou de 15 \$ et les facturer aux 30 millions de personnes qui viennent à l'aéroport, et vous pouvez ainsi obtenir des centaines de millions de dollars. Mais ce faisant, vous pouvez faire en sorte que cette aérogare ou n'importe quel aéroport perde sa compétitivité relative à long terme. Ainsi, l'un des objectifs globaux, c'était de faire en sorte que le coût par passager dans cette aérogare soit d'un ordre tel qu'il concurrence celui de l'aérogare 3 ainsi que celui des autres aéroports et aérogares de l'Amérique du Nord. C'est la comparaison que nous avons faite.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, essentiellement, vous aviez deux objectifs pour le gouvernement: d'une part, le rendement et, d'autre part, la compétitivité de l'aérogare, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Rowat:** I'm just reminded, and maintaining — our objective was maintaining a world-class facility, was to develop and maintain a world-class facility. These objectives, by the way, are laid out in the beginning of the request for proposals.

**Senator Kirby:** I know that, but the problem with any multi-objective, the problem is that ultimately you are forced in a negotiation to make trade-offs; right?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Kirby:** I was trying to understand the ranking. As I heard what you said before, the return to the government, among the three options, I'm not saying — originally I thought you said it was the only one. I think what you were really saying was that it was the primary one.

**Mr. Rowat:** Okay. Let me just comment further. In the final analysis, the rent to the government compared to the original proposal from Paxport, the rent to the government was brought down. The original charges to the airport were high, and those charges to the — sorry, to the airlines were high and were brought down. The original profit level that Mergeco had predicted for themselves was high. That was brought down, using their models and our financial analysis, was brought down to a range which our financial analysis said was appropriate, in the 12 to 14, 12 to 16 per cent range.

In the final analysis, the airport, the terminal itself, in terms of cost per passenger, an issue you raised about people thinking about passengers, on that issue, the cost per passenger was also brought down into a range that was roughly in the range of T3, whereas before it was considerably higher than T3.

So in essence, in the final arrangement, Air Canada agreed that they would pay a higher rent, not as high as they were originally being requested to do, but a lot higher than they had been paying. They were getting a world-class facility, as far as they were concerned. The government was getting a lesser rent, but that rent was still better than a Crown construct, the base case model. Mergeco had agreed to take a — had reduced their profit expectations and had agreed to share the net revenues from commercial operations — I think it was 10 per cent — with the airlines. And they also agreed to cut back on their capitalization rate. And the airport came in on a competitive range with the other terminal, with other airports.

So it was a case of when you say you have a number of factors you are dealing with, it was a case of trying to bring them all together into a package that seemed to be the most appropriate, seemed to work.

**Senator Kirby:** In that case, if you look at the first bullet point on the top of page three of that Treasury Board memo, what is your response to Treasury Board officials saying, and I

[Translation]

**M. Rowat:** Je viens de me rappeler. Il fallait aussi... notre objectif était aussi l'établissement d'une installation de classe mondiale, c'est-à-dire créer et entretenir des installations de classe mondiale. Soit dit en passant, ces objectifs sont décrits au début de la demande de proposition.

**Le sénateur Kirby:** Je sais cela, mais la multiplicité d'objectifs a ceci de problématique qu'elle vous force en bout de ligne à négocier pour faire des concessions, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** J'essayais de comprendre dans quel ordre étaient placés les objectifs. Si je comprends bien ce que vous avez dit auparavant, le rendement pour le gouvernement, parmi les trois options... je ne dis pas... à l'origine, je pensais que vous aviez dit que c'était le seul. Je pense que ce que vous vouliez dire, c'est qu'il s'agissait de l'objectif principal.

**M. Rowat:** D'accord. Permettez-moi un autre commentaire. Dans l'analyse finale, le loyer versé au gouvernement, comparativement à ce qui était prévu dans la première proposition de Paxport, le loyer payé au gouvernement était abaissé. Les frais facturés à l'origine à l'aéroport étaient élevés, et les frais facturés à... désolé, aux sociétés aériennes étaient élevés et ont été rabaisés. La marge bénéficiaire que Mergeco s'était réservée à l'origine était élevée. Elle a été rabaisée, selon les modèles de Mergeco et notre analyse financière, à un degré qui, selon notre analyse financière, était approprié, de l'ordre de 12 à 14, ou de 12 à 16 p. 100.

Dans la dernière analyse, l'aéroport, l'aérogare proprement dite, en ce qui touche le coût par passager, une question dont vous avez parlé à propos des gens qui pensent aux passagers... à ce sujet, le coût par passager a également été ramené à un montant qui était sensiblement le même que celui demandé à l'aérogare 3, alors qu'il était auparavant beaucoup plus élevé.

Alors, essentiellement, dans l'entente finale, Air Canada a consenti à payer un loyer plus élevé, pas aussi élevé que celui qu'on lui avait à l'origine demandé de payer, mais beaucoup plus élevé que ce qu'il payait déjà. En contrepartie, la société obtenait des installations de classe mondiale, du moins en ce qui le touchait. Le gouvernement obtenait un loyer moindre, mais ce loyer était quand même plus élevé que celui établi dans le scénario de référence. Mergeco avait consenti à prendre... elle avait réduit ses prévisions de profits et avait consenti à partager les recettes nettes qu'elle tirerait des opérations commerciales (je pense que c'était 10 p. 100) avec les sociétés aériennes. De plus, elle a consenti à réduire son taux de capitalisation. Et l'aéroport est devenu en mesure de concurrencer l'autre aérogare, les autres aéroports.

Ainsi, il s'agissait de réunir un certain nombre de facteurs et d'en arriver à la solution qui semblait la plus appropriée, la plus réalisable.

**Le sénateur Kirby:** Dans ce cas, si vous vous reportez à la première puce située au haut de la page 3 de ce mémoire au Conseil du Trésor, qui est votre réponse aux représentants officiels

[Text]

will just quote from the document, and then you can comment on it —

- the Mergeco deal is already heavily in favour of the developer, (i.e. low risk, high rates of return) and further concessions are unwarranted; and

**Mr. Rowat:** I don't know what they mean by high risk. I mean, that depends on what a person's assessment is.

**Senator Kirby:** High is in the eyes of the beholder; right?

**Mr. Rowat:** That's right. I should say at that point I may well have agreed with them. That was May 19, and at that point, that was before we negotiated the final package. At that point, I think they were — I can't recall what it was, but it was considerably higher than their final estimate of 14 per cent. It may have been in the 16 or 18 per cent range.

**Mr. John Desmarais, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Airports Group, Transport Canada:** Eighteen per cent.

**Mr. Rowat:** Eighteen per cent range. So at that point I probably would have agreed with that analyst myself.

In terms of low risk, I do not think that anybody looking at the final arrangement would regard the Mergeco as having a low risk situation.

**Senator Kirby:** So what you're saying is that around town, analysts differed in terms of — at any given point in time, I presume even on the final deal, analysts differed in terms of whether the deal was good or bad or whether a particular position was good or bad?

**Mr. Rowat:** I think in early to mid-May, this position that the Treasury Board had on items, like I said, on the high rates of return, that there would have been very little disagreement over that point, because at 18 per cent, I think maybe some people in the Department of Finance felt it was within the range but certainly in the upper end of the range. But I think we all felt that there was a lot of room to bring it down.

**Senator Kirby:** But am I correct in saying that inevitably, wherever you ended up, analysts would have had differing opinions as to whether it was good or bad simply because good or bad in that sense is a subjective judgment?

**Mr. Rowat:** Where we ended up? Where we ended up, the arrangement that we ended up with in mid-July was an arrangement that was based on our negotiating positions as laid out in the black book that I referred to the last time we testified. And let me just refresh your memory on this. When I came in in the middle of June, at that point we pulled together all of the central agencies and prepared the black books, which took our negotiating positions on each of the items and came up with a bottom line on each of the items. In essence — you have referred

[Traduction]

du Conseil du Trésor dans laquelle vous dites... je vais vous en citer un extrait, et j'aimerais obtenir vos commentaires:

- l'entente avec Mergeco avantage déjà énormément les promoteurs, en ce que les risques sont faibles et que le rendement est élevé, et il ne serait pas justifié de faire d'autres concessions; ...

**M. Rowat:** Je ne sais pas ce qu'ils veulent dire par risque élevé. Cela dépend du jugement de chacun.

**Le sénateur Kirby:** Chacun y voit ce qu'il veut y voir, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui. Je devrais dire qu'à ce moment-là, je pourrais bien avoir été d'accord avec eux. C'était le 19 mai, et à ce moment-là, nous n'avions pas encore négocié l'entente finale. À ce moment, je pense que nous étions... je ne me rappelle pas ce que c'était, mais c'était nettement plus élevé que leur estimation finale de 14 p. 100. Ça pourrait avoir été de l'ordre de 16 ou de 18 p. 100.

**M. John Desmarais, conseiller principal au sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports, Transports Canada:** 18 p. 100.

**M. Rowat:** De l'ordre de 18 p. 100. Alors, à ce moment, j'aurais probablement été moi-même d'accord avec cette analyse.

En ce qui concerne la faiblesse du risque, je ne pense pas que quiconque aurait pu dire, après avoir lu l'entente finale, que le risque pour Mergeco était faible.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, ce que vous dites, c'est qu'un peu partout, les analystes ne s'entendent pas... à n'importe quel moment, même après conclusion de la vente finale, je suppose, les analystes ne s'entendaient pas pour dire qu'il s'agissait d'une bonne ou d'une mauvaise entente, ou qu'une position particulière était bonne ou mauvaise?

**M. Rowat:** Je pense que, dans la première moitié du mois de mai, la position adoptée par le Conseil du Trésor quant à la question du taux de rendement élevé, dont j'ai déjà parlé, peu de gens auraient été en désaccord avec la question, parce que, à 18 p. 100, certaines personnes du ministère des Finances avaient l'impression, je crois, qu'on était à l'intérieur des limites, mais certainement à la limite supérieure. Mais je pense que nous pensions tous qu'il fallait tenter de l'abaisser.

**Le sénateur Kirby:** Mais ai-je raison de dire que, inévitablement, quel que soit le résultat auquel vous seriez parvenu, les analystes ne se seraient pas entendus quant au fait qu'il s'agissait d'une bonne ou d'une mauvaise entente, simplement parce qu'il s'agit d'une évaluation subjective?

**M. Rowat:** Quant au résultat final? L'entente finale que nous avons conclue à la mi-juillet était fondée sur les principes de négociation que nous avions adoptés et qui étaient mentionnés dans le livre noir auquel j'ai fait allusion la dernière fois que nous avons témoigné. Permettez-moi de vous rafraîchir la mémoire à ce sujet. Lorsque je suis entré en fonction, à la mi-juin, nous avons réuni tous les représentants des organismes centraux et préparé les livres noirs, qui précisaient les positions que nous entendions adopter pour la négociation de chacun des points et établissaient la



[Texte]

to another memo on June 22. Subsequent to that, because there were a lot of — there were a lot of different opinions around up to that point,

**Senator Kirby:** Up to June 22.

**Mr. Rowat:** Up to June 22 on different issues, but there was also agreement on some other issues at that point when I basically said to the other central agencies, "We are preparing a common federal position." This is the black book. We did that. We circulated that around to them and said, in essence, "Get your comments in now, because this is what we are going to use to negotiate, and we want to negotiate from that common book. We don't want people coming back later saying, 'We didn't agree to the federal bottom line.'"

So that was the process. So if there were differences of opinion by the middle of July or whenever, I was not made aware of it.

**Senator Kirby:** So in a sense you forced everybody into an agreed negotiating — I mean everybody in town into an agreed —

**Mr. Rowat:** That is certainly what I attempted to do.

**Senator Kirby:** We should talk sometime about how you — not in this forum, Mr. Chairman. Having tried that myself, I understand the agony of what you went through.

I wonder if I could just ask you a couple of questions about the second document which I guess is the one you just referred to a minute ago, the June 22 document. Just to get back on and to finish off the point that I was on a minute ago, on the top of page 3, again you get — by the way, this document is a document that was prepared for you, I guess?

**Mr. Rowat:** No, I think we —

**Senator Kirby:** You called the meeting.

**Mr. Rowat:** I called the meeting, but this looks as though it is a central agency minute.

**Senator Kirby:** That is what I thought it was. Okay. I wasn't clear whether it was just yours or whether it was — you'll notice on the top of page 3 it says, and again this gets back to the issue of whether or not on balance the package was a good package. It says:

[...] our suspicion is that developer bears little risk, but earns a high return:

And it goes on to list three or four things, but specifically some of the issues we've talked about before: government guarantees on volumes; comfortable development triggers, i.e., they had to reach certain thresholds before they had to undertake certain developments; automatic passenger facilitation charges; and so on.

[Translation]

limite minimale pour chacun des points. Essentiellement... vous avez fait allusion à une autre note de service le 22 juin. Par la suite, parce qu'il y avait beaucoup de... il y avait beaucoup d'opinions différentes jusque-là...

**Le sénateur Kirby:** Jusqu'au 22 juin.

**M. Rowat:** Jusqu'au 22 juin quant à différentes questions, mais il y avait aussi des ententes sur certaines autres questions à ce moment-là, lorsque j'ai fondamentalement dit aux représentants des autres organismes centraux: «Nous sommes en train de préparer une proposition fédérale commune.» C'est le livre noir. C'est ce que nous avons fait. Nous le leur avons distribué et avons dit essentiellement: «Faites-nous part de vos commentaires dès maintenant, parce que c'est de cela dont nous allons nous servir pour négocier, et nous voulons que tout le monde utilise ce livre. Nous ne voulons pas que les gens nous reviennent plus tard en nous disant qu'ils ne s'entendaient pas sur les résultats que devait obtenir le gouvernement fédéral.»

Ainsi, c'est comme ça qu'on a procédé. Alors si les opinions divergeaient vers la mi-juillet ou à un autre moment, je n'en ai pas été informé.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, en un sens, vous avez forcé tout le monde à s'entendre sur la façon de négocier... je veux dire absolument tout le monde...

**M. Rowat:** C'est certainement ce que j'ai tenté de faire.

**Le sénateur Kirby:** Nous devrions parler à un moment ou à un autre de la façon dont vous... mais pas ici, monsieur le président. Pour l'avoir moi-même essayé, je comprends les difficultés que vous avez traversées.

Je me demande si je pourrais simplement vous poser une ou deux questions à propos du second document qui, je crois, est celui dont vous avez parlé il y a un instant, le document du 22 juin. Pour en revenir à la question dont je parlais il y a un instant, pour vider la question, dans la partie supérieure de la page 3, encore une fois, on retrouve... soit dit en passant, ce document est bien celui qui a été préparé à votre intention, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Non, je pense que nous...

**Le sénateur Kirby:** Vous avez convoqué la réunion.

**M. Rowat:** J'ai convoqué la réunion, mais cela ressemble à un procès-verbal d'un organisme central.

**Le sénateur Kirby:** C'est bien ce que je pensais. D'accord. Je ne savais pas tout à fait si c'était le vôtre ou si c'était... vous aurez remarqué que dans la partie supérieure de la page 3, on dit... et encore une fois, cela concerne la question de savoir si, dans l'ensemble, l'entente était bonne. On y dit:

(...) nous croyons que le promoteur est exposé à un faible risque, mais que son rendement est élevé (...)

Ce passage se poursuit par une liste de trois ou quatre choses, mais, plus précisément, certaines des questions dont nous avons parlé auparavant: les garanties gouvernementales quant au volume; une marge de manoeuvre confortable quant à l'obligation de procéder à un développement, c'est-à-dire qu'il devait atteindre certains seuils avant de devoir procéder à un développement; des

[Text]

So it wasn't just in May. Even by late June, people were still arguing that the proposal offered very little risk to the developer and an excessively high rate of return.

**Mr. Rowat:** Yes. That certainly seems to be the case from this, but let me remind you of the timing on this. This was I think the first —

**Senator Kirby:** This is the day before you took over.

**Mr. Rowat:** No, I took over on the 15th. This was June.

**Senator Kirby:** I thought it was the 24th you took over. Sorry.

**Mr. Rowat:** June 15. This I think was the first meeting of central agencies I called to see where they all were on the issue. Coming out of that, I realized there was a lot of different opinions and concluded very quickly that this is why we needed a common federal position, so that I knew I was going into a set of negotiations with the troops behind me instead of coming in at the side.

**Senator Kirby:** You wanted to avoid being sand bagged by your former central agency colleagues.

**Mr. Rowat:** I wouldn't put it quite that way, but I wanted everybody on side.

**Senator Kirby:** Having been in your position, I would. Mr. Chairman, I'm happy to take a supplementary. I have some other questions for Mr. Jolliffe, but I'm happy to turn the floor over to others and then take it back subsequently.

**The Chairman:** You only used 18 minutes of your time.

**Senator Kirby:** I told you I'm short winded because it's early in the morning.

**Senator LeBreton:** He had ten minutes last night, though.

**Senator Kirby:** You weren't supposed to remind him of that.

**The Chairman:** We're on a 30 minute limit, but that's supplementary.

**Senator LeBreton:** I had a supplementary on the document that Senator Kirby just referred to, Mr. Rowat. Who would have prepared that document? Was that just a speculative document, kind of the perceived problems around the people around the table?

**Mr. Rowat:** On June 22?

**Senator LeBreton:** Yes, that's right. The paragraph referred to here on page 3.

**Mr. Rowat:** I don't know the author of that document, but it looks like it was a minute prepared by one of the people attending the meeting.

[Traduction]

frais de prestations supplémentaires automatiques, et ainsi de suite.

Alors, ce n'était pas seulement en mai. Même à la fin du mois de juin, les gens prétendaient toujours que la proposition supposait très peu de risque pour le promoteur et un taux de rendement exagéré.

**M. Rowat:** Oui. Cela semble sûrement être le cas, d'après ce que vous dites, mais il ne faut pas oublier à quel moment c'est arrivé. C'était, je crois, le premier...

**Le sénateur Kirby:** C'était la veille de votre entrée en fonction.

**M. Rowat:** Non, je suis entré en fonction le 15. C'était en juin.

**Le sénateur Kirby:** Je croyais que vous étiez en fonction le 24. Désolé.

**M. Rowat:** Le 15 juin. C'était, je crois, la date de la première réunion des représentants des organismes centraux. Je les avais convoqués pour voir où ils en étaient sur la question. Après cette réunion, j'ai réalisé que les opinions divergeaient énormément, ce qui m'a très rapidement amené à conclure à la nécessité d'une position fédérale commune, qui me permettrait de savoir que j'entreprenais une série de négociations où tout le monde serait derrière moi et où je ne serais pas exposé aux imprévus.

**Le sénateur Kirby:** Vous vouliez éviter de vous faire forcer la main par vos ex-collègues d'organismes centraux.

**M. Rowat:** Ce n'est pas comme ça que je le dirais, mais je voulais que tout le monde soit derrière moi.

**Le sénateur Kirby:** Si j'avais été à votre place, je l'aurais voulu aussi. Monsieur le président, je suis heureux de permettre à quelqu'un d'autre de poser une question supplémentaire. J'ai d'autres questions à poser à M. Jolliffe, mais je suis heureux de donner la parole à d'autres. Je la reprendrai plus tard.

**Le président:** Vous n'avez pris que 18 minutes du temps qui vous était alloué.

**Le sénateur Kirby:** Je vous ai dit que je manque de souffle parce qu'il est encore tôt.

**Le sénateur LeBreton:** Cependant, il a eu 10 minutes hier soir.

**Le sénateur Kirby:** Vous n'étiez pas supposé lui rappeler cela.

**Le président:** Nous avons une limite de 30 minutes, mais vous pouvez poser une question supplémentaire.

**Le sénateur LeBreton:** J'avais une question supplémentaire au sujet du document auquel le sénateur Kirby vient tout juste de faire allusion, monsieur Rowat. Qui aurait préparé ce document? S'agissait-il simplement d'un document de travail sur les problèmes que percevaient les gens autour de la table?

**M. Rowat:** Le 22 juin?

**Le sénateur LeBreton:** Oui. Le paragraphe auquel il est fait allusion ici, à la page 3.

**M. Rowat:** Je ne connais pas l'auteur de ce document, mais cela ressemble à un procès-verbal préparé par l'une des personnes qui a assisté à la réunion.

[Texte]

**Senator LeBreton:** So this could be a view that was out there that convinced you that you had to get one common position?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator LeBreton:** It might have been a view, true or untrue?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Tkachuk:** One supplementary, Mr. Chairman. There was a comment made by Senator Kirby that you forced these people to come to a common front. I'm sure Senator Kirby didn't mean that. How did you organize this? Did you force them, or did you negotiate with them?

**Mr. Rowat:** With my central agency colleagues?

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Rowat:** I produced the black book using my team, sent it to them, and asked them for their comments, and indicated that this was their opportunity to provide comments because this is what we were going to use as our bottom line. And I think there was a covering memo in your documentation as to what I said to them exactly.

**Senator LeBreton:** It was hardly forced.

**Senator Tkachuk:** Fine, thanks.

**Senator Gigantès:** Gentlemen, I'm an admirer of the Canadian public service. It is a necessary evil, but the least evil I have encountered in 59 countries in which I have worked. I admire you.

As I understand it, you were told that the government wanted Toronto privatized. Those were your orders, and it was the government's right to give you those orders, and you saw your duty as, one, obeying the government, and two, getting the best deal possible for the public. Am I right?

**Mr. Rowat:** Yes. We took our directions from the government.

**Senator Gigantès:** But Mr. Desmarais said yesterday that at one time, and it was quoted in a document, he felt that the deal as emerging at that time was okay except that it would include higher charges for airlines and the public.

**Mr. Rowat:** Sorry, I didn't catch the last part.

**Senator Gigantès:** It would include higher charges for the airlines and the public.

**Senator Jessiman:** Which document is that?

**Mr. Desmarais:** I believe, senator, last night I said after the evaluation of the proposals we received, we recognized that the

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** Ainsi, ceci pourrait être une opinion qui vous a convaincu que vous deviez établir une position commune?

**M. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur LeBreton:** Cela aurait pu être une opinion, exacte ou non?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Une question supplémentaire, monsieur le président. Le sénateur Kirby a fait un commentaire selon lequel vous avez forcé ces gens à faire front commun. Je suis convaincu que ce n'est pas ce que le sénateur Kirby voulait dire. Comment avez-vous organisé cela? Les avez-vous forcés ou avez-vous négocié avec eux?

**M. Rowat:** Vous parlez de mes collègues des organismes centraux?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Rowat:** J'ai produit le livre noir en faisant appel à mon équipe, je le leur ai envoyé et je leur ai demandé de me faire part de leurs commentaires, en indiquant qu'ils avaient l'occasion de le faire parce que c'est de cela que nous nous servirions quant aux résultats que nous souhaitions absolument obtenir. Je crois que vous avez dans votre documentation une lettre d'accompagnement qui contient mes paroles exactes.

**Le sénateur LeBreton:** On peut difficilement dire que vous les avez forcés.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien, merci.

**Le sénateur Gigantès:** Messieurs, je suis un admirateur de la fonction publique canadienne. C'est un mal nécessaire, mais un moindre mal si je considère celle des 59 pays dans lesquels j'ai travaillé. Je vous admire.

D'après ce que je comprends, on vous a dit que le gouvernement voulait privatiser Toronto. C'était là vos ordres, et le gouvernement avait le droit de vous les donner, et vous avez considéré que votre tâche consistait, premièrement, à obéir au gouvernement et, deuxièmement, à conclure la meilleure affaire possible pour le public. N'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui. Nous prenions nos directives du gouvernement.

**Le sénateur Gigantès:** Mais M. Desmarais a dit hier que, à un certain moment... et cela était cité dans un document... il a senti que l'entente qui se faisait jour à l'époque était correcte, sauf qu'elle supposerait des frais plus élevés pour les lignes aériennes et le public.

**M. Rowat:** Excusez-moi, je n'ai pas bien compris la dernière partie.

**Le sénateur Gigantès:** Elle supposerait des frais plus élevés pour les sociétés aériennes et le public.

**Le sénateur Jessiman:** De quel document parlez-vous?

**M. Desmarais:** Je crois, sénateur, que j'ai dit hier soir qu'après l'évaluation des propositions que nous avions reçues, nous avions



## [Text]

charges were higher to the public and airlines in that proposal that we were going to start negotiating.

**Senator Gigantès:** Okay. But everything went as best it can go in the atmosphere that prevails in such negotiations. Sand bagging was avoided by your actions, Mr. Rowat. And it all sounds as if everything was going well when you took over. But we have a memo here. The number is 00189. That's before you took over, but Mr. Jolliffe is mentioned. It is a telecon between — I don't know —

**Senator Kirby:** Do you have it? I think my assistant has it. Mr. Chairman, if you give me one second, I think I was going to use the same document. I think I had it duplicated.

**Senator Jessiman:** I haven't got it. 00189. Sorry.

**Senator Gigantès:** It is described at the top as a telecon between Driedger/Heed/Desmarais and Barbeau/Jolliffe, March 4, 1993, 8:30. It says:

The purpose of the conversation was to be briefed on the March 3, 1993 meeting between Paxport and the DM. The meeting was requested by Paxport to review the letter sent by the DM in response to the financing issue;

And it then says:

Paxport: Hession, Kozicz, J. Mathews.

TC: DM, Jolliffe, Green, Lelay.

So Mr. Jolliffe was there.

Keith provided these comments on the meeting.

I don't know who Keith is.

**Mr. Keith Jolliffe, Financial Advisor, Air Navigation System Commercialization Project, Aviation Group, Transport Canada:** Me, sir.

**Senator Tkachuk:** Is "DM" Deputy Minister?

**Mr. Jolliffe:** Yes.

**Senator Gigantès:** And these are the comments:

Hession was the "heavy" and Mathews seemed conciliatory; Hession stated:

- that it was a process without an end and Paxport had satisfied all of TC requirements;
- TC was using the wrong people, i.e. Deloitte Touche

- he was worried that the street talk would affect share prices as well known public companies were being associated with a stalled project;

## [Traduction]

reconnu que les frais étaient plus élevés pour le public et les sociétés aériennes dans cette proposition au début des négociations.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Mais tout est allé le mieux possible dans l'atmosphère qui prévaut dans des négociations de ce genre. Vous avez évité de vous faire forcer la main, monsieur Rowat. Et cela donne à croire que tout allait très bien quand vous êtes entré en fonction. Mais nous avons ici une note de service, dont le numéro est 00189. Elle a été rédigée avant que vous n'entriez en fonction, mais le nom de M. Jolliffe y est mentionné. Il s'agit du compte rendu d'une conférence téléphonique entre... je ne sais pas...

**Le sénateur Kirby:** L'avez-vous? Je crois que mon assistant l'a. Monsieur le président, si vous me donnez une seconde, je pense que j'ai le même document, car j'allais l'utiliser. Je crois que je l'ai fait photocopier.

**Le sénateur Jessiman:** Je ne l'ai pas. 00189. Désolé.

**Le sénateur Gigantès:** On dit dans la partie supérieure qu'il s'agit d'une conférence téléphonique qui réunissait Driedger/Heed/Desmarais et Barbeau/Jolliffe, le 4 mars 1993 à 8 h 30. On peut lire:

Le but de la conversation portait sur la réunion des représentants de Paxport et du sous-ministre le 3 mars 1993. Paxport avait demandé que cette réunion soit tenue pour qu'on puisse procéder à l'examen de la lettre envoyée par le sous-ministre en réponse à la question de la capacité financière;

Et ça se poursuit ainsi:

Paxport: Hession, Kozicz, J. Mathews.

TC: SM, Jolliffe, Green, Lelay.

Ainsi, M. Jolliffe y était.

Keith a fourni ces commentaires sur la réunion.

Je ne sais pas qui est ce Keith.

**M. Keith Jolliffe, conseiller financier, projet de commercialisation du système de navigation aérienne, Groupe de l'aviation, Transports Canada:** C'est moi, monsieur.

**Le sénateur Tkachuk:** «SM» désigne-t-il la sous-ministre?

**M. Jolliffe:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** Il y a ensuite ces commentaires:

Hession semblait jouer le rôle du dur, tandis que Mathews semblait concilier: Hession a déclaré:

- qu'il s'agissait d'un processus sans fin et que Paxport avait satisfait à toutes les exigences de TC;
- que TC ne faisait pas appel aux bonnes personnes, savoir Deloitte Touche;
- qu'il craignait qu'un coulage n'affecte le prix des actions puisque des compagnies publiques bien connues étaient associées à un projet qui n'avancait plus;

[Texte]

- without an agreement to begin negotiating Paxport did not have status and therefore was not seen as being credible;

There are other pieces of information that have come before us, before you, which say that Paxport didn't have financeability, didn't have deep enough pockets for this deal.

**Senator Tkachuk:** Is that from the document? About the financeability? Is that from the document, senator? I can't see it here.

**Senator Gigantès:** No, that's from the Deloitte Touche assessment.

**Senator Tkachuk:** It doesn't say that in the Deloitte Touche thing either.

**Senator Gigantès:** Financeability, it does.

**Senator Tkachuk:** I have heard this going on for three and a half weeks now. I made my point yesterday. If you want to make a conclusion of fact, then you back it up. Otherwise, say it's your own opinion. It's not something we heard, and it's not something that's supported by documentation.

**Senator Gigantès:** We will come to the Deloitte thing tomorrow, and you will see.

**Senator Tkachuk:** Fine. You can quote it today. You're making the conclusion.

**Senator Gigantès:**

- the Hollis Harris view was different from Doug Port's view and TC should be careful who they talked to;

- unless Paxport was recognized they could not get people to come to the table;

- Paxport was ready to assume the risk of immediate investment in the Air Canada area and Air Canada's rates would be frozen for 24 months;

- Mathews stated that Air Canada's view is that they have a lease for 60 years not just until 1997;

- Hession presented the DM with a letter to sign (DM to Paxport) stating that TC officials were being directed to begin discussions on March 4.

This point I'm about to say now is my own comment. I think Mr. Hession was being pushy. You know, if I were a DM and Mr. Hession came to say that to me, I would ask him to leave the room.

- The DM did not accept the letter and said she never thought she would see the day when Hession was her executive assistant. Also TC was not "going to role over" —

[Translation]

- sans un accord pour commencer les négociations, Paxport n'avait aucun statut, n'était donc pas jugé crédible...

Il y a d'autres documents d'information qui ont été produits devant nous, devant vous, selon lesquels Paxport ne satisfaisait pas aux critères de la capacité financière, qu'il n'avait pas une bourse suffisamment bien garnie pour respecter cette entente.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce tiré du document? À propos de la capacité financière? Est-ce tiré du document, sénateur? Je ne le vois pas ici.

**Le sénateur Gigantès:** Non, c'est tiré de l'évaluation de Deloitte Touche.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne vois pas ça dans les documents de Deloitte Touche non plus.

**Le sénateur Gigantès:** À propos de la capacité financière, on mentionne quelque chose.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela fait maintenant trois semaines et demie que j'entends ça. J'en ai parlé hier. Si vous voulez faire une conclusion de fait, il faut qu'elle repose sur quelque chose. Autrement, dites que c'est votre propre opinion. Ce n'est pas quelque chose dont nous avons entendu parler, et ce n'est pas étayé par la documentation.

**Le sénateur Gigantès:** Nous aborderons le document de Deloitte demain, et vous verrez.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Vous pouvez le citer aujourd'hui. C'est vous qui tirez la conclusion.

**Le sénateur Gigantès:**

- que l'opinion de Hollis Harris était différente de celle de Doug Port, et que les représentants de TC devraient faire attention à qui ils parlent;

- à moins que Paxport ne soit reconnue, elle ne pourrait déléguer personne à la table;

- que Paxport était prête à assumer le risque d'un investissement immédiat dans le secteur d'Air Canada et que les tarifs d'Air Canada seraient gelés durant 24 mois;

- que Mathews a affirmé que l'opinion d'Air Canada était que son bail avait une durée de 60 ans et qu'il n'expirait pas en 1997;

- que Hession a remis une lettre à signer à la sous-ministre (adressée à Paxport) selon laquelle les représentants officiels de TC avaient reçu l'ordre de commencer les discussions le 4 mars.

L'argument que je vais maintenant soulever m'appartient en propre. Je crois que M. Hession faisait des pressions. Vous savez, si j'étais sous-ministre et que M. Hession venait me dire cela, je lui demanderais de quitter la pièce.

- La SM n'a pas accepté la lettre et a dit qu'elle n'avait jamais pensé que Hession serait un jour son adjoint. En outre, TC ne se laisserait pas «piler sur les pieds»...

*[Text]*

There is a spelling error here. "Roll" should be with two Ls instead of O-L-E.

— Paxport should talk to Deloitte Touche on Friday, after which TC would seek direction on the project from the politicians.

Other comments on the situation:

The document doesn't indicate whether the comments were by you, Mr. Jolliffe, but it says:

— McAree —

Who is McAree?

**Mr. Jolliffe:** That's Mr. David McAree, who used to be one of the airport officials at Transport Canada and was at that time a consultant to the Paxport organization.

**Senator Gigantès:** I see.

— was chasing everyone around. He called several people trying to get info, including: Mattson, Driedger, Mattick; and Jerry Cance from Lockheed.

- ADM's view is that Shortliffe is trying to orchestrate something but not sure what.

- Lobbyists are abuzz.

- Many not-so-well-veiled threats during the meeting.

You were present, Mr. Jolliffe. Could you tell us about the not-so-veiled threats?

**Mr. Jolliffe:** Well, maybe, senator, I could tell you about the memo in its entirety. It is written by Tom Driedger, who is one of the airport people in Toronto. It is his note of a briefing, the first portion of which is my recollection of the comments that I made on the first page, and you're right in saying that Mr. Hession was being, in your words, pushy. He was concerned and significantly concerned because of the requirements that we had placed on his organization to provide information as to the financeability question and to deal with all of the other issues. He was concerned that we were taking a particular point of view to obtain information, and Mr. Paul Stehelin will presumably attest to the lengths that he had to go to to obtain information to do his job.

**Senator Gigantès:** Obtain information from whom?

**Mr. Jolliffe:** From the consortium, from the Paxport consortium. The point about —

**Senator Gigantès:** Are you suggesting that the consortium was being unforthcoming with information?

**Mr. Jolliffe:** No, sir. The consortium contained both public and private institutions, and therefore there was a concern about how information would be released and how it would in fact be prepared for that release. That's the point that is made about the well-known public companies being associated with the deal. Obviously publicly traded companies obviously have to be

*[Traduction]*

Il y a une faute d'orthographe, ici.

...Paxport devrait parler à Deloitte Touche vendredi, après quoi TC demanderait aux politiciens de lui donner une orientation sur le projet.

D'autres commentaires sur la situation:

Le document n'indique pas si les commentaires provenaient de vous, monsieur Jolliffe, mais il dit:

...McAree...

Qui est McAree?

**M. Jolliffe:** Il s'agit de M. David McAree, qui était l'un des représentants officiels des aéroports à Transports Canada et qui était, à l'époque, consultant de l'organisation Paxport.

**Le sénateur Gigantès:** Je vois.

...tentait de rejoindre plusieurs personnes. Il a essayé de rejoindre plusieurs personnes pour obtenir des informations, notamment, Mattson, Driedger, Mattick; ainsi que Jerry Cance de Lockheed.

- Le SMA est d'avis que Shortliffe tente d'orchestrer quelque chose, mais il ne sait pas quoi.

- Les lobbyistes «bourdonnent» dans les environs.

- Il y a eu beaucoup de menaces à peine voilées au cours de la réunion.

Vous y étiez présent, monsieur Jolliffe. Pourriez-vous nous dire en quoi consistaient ces menaces à peine voilées?

**M. Jolliffe:** Eh bien, sénateur, je pourrais peut-être vous parler de l'intégralité de la note de service. Elle a été rédigée par Tom Driedger, qui travaille pour les aéroports, à Toronto, il s'agit des notes qu'il a prises sur une réunion d'information, dont la première partie est un résumé des commentaires que j'ai faits sur la première page, et vous avez raison de dire que M. Hession, pour reprendre le terme que vous avez utilisé, faisait des pressions. Il était préoccupé, et pas seulement un peu, par les exigences qu'on avait imposées à son organisation, qui devait fournir des informations sur la question de la capacité financière, en plus de devoir s'occuper de toutes les autres questions. Il s'inquiétait du fait que nous adoptions un point de vue particulier pour obtenir de l'information, et M. Paul Stehelin pourrait vous dire tous les détours par lesquels il devait passer pour obtenir l'information nécessaire à son travail.

**Le sénateur Gigantès:** Obtenir de l'information de qui?

**M. Jolliffe:** Du consortium, du consortium Paxport. L'argument au sujet...

**Le sénateur Gigantès:** Voulez-vous dire que le consortium était réticent à donner des informations?

**M. Jolliffe:** Non, monsieur. Le consortium comprenait des établissements tant publics que privés, alors il se préoccupait de la façon dont les informations seraient divulguées et qui, de fait, serait prêt à ce qu'elles le soient. C'est pourquoi on parle des entreprises publiques bien connues associées à l'entente. Manifestement, les entreprises cotées en bourse doivent se plier aux règles



[Texte]

considered under the stock exchange rules as to information that might go to their own performance.

The point about Mr. Harris's view is different from Doug Port's view, that's entirely Mr. Hession's opinion that is being recorded.

And unless Paxport was recognized, and that's again Mr. Hession's problem of not being able to be recognized as being in negotiations with the government, and therefore Air Canada was not prepared to recognize them as having substance and to enter into discussions with them.

**Senator Gigantès:** Which, I mean, it sounds to me that Mr. Hession did not have substance if he needed to be recognized in order for others to think that he did have substance.

**Mr. Jolliffe:** Well, senator, I think Mr. Hession was looking for some document to say that we were now entering into negotiations with the Paxport consortium. That document came out much later. I don't remember the date, but much later after we had dealt with the financeability question.

**Senator Gigantès:** Might I interrupt here and take you to the last page of the document, the last but one paragraph which says:

Catch 22: TC will not start negotiations until Paxport has demonstrated its ability to finance the project and Paxport cannot get financing until they have credibility gained through starting the negotiations;

It does sound as if Paxport did not have substance of its own.

**Mr. Jolliffe:** I think these comments, senator, on this page — they are not my comments, they are Mr. Driedger's comments, but I think they are from a number of people. I think that comment was Mr. Hession's comment, that he thought that he was in a Catch 22 situation.

**Senator Gigantès:** He did. So it doesn't sound as if at this particular stage Paxport and Mr. Hession were people to whom Toronto airport could be given without raising certain apprehensions among others. Without raising doubts, for instance, in the mind of Air Canada, which was not too anxious about all this.

In other words, you were given the difficult task of preparing and negotiating a transfer deal, a privatization deal, with a group that did not have the necessary deep pockets, the necessary substance, and wanted a kind of blessing, a chrism, an official chrism so they could then go and flog this recognition and get some money. It doesn't sound like the ideal partner to pick.

**Mr. Jolliffe:** Senator, at this point in time, you recognize that the Mergeco organization was being dealt with. There were discussions going on between the two parties, between the ATDG and the Paxport group. Mr. Hession, who had led the Paxport arrangements up to that time, was at this meeting joined by Mr. Jack Matthews, the son of Mr. Don Matthews. Mr. Jack

[Translation]

de la Bourse quant aux informations qui peuvent être publiées sur leur propre rendement.

L'argument à propos de la différence entre l'opinion de M. Harris et celle de Doug Port est entièrement de M. Hession.

Et à moins que Paxport ne soit reconnue... et là encore, M. Hession était incapable de faire reconnaître qu'il était en négociation avec le gouvernement, ce qui fait qu'Air Canada n'était pas prête à reconnaître que Paxport était un interlocuteur important et à entreprendre des discussions avec eux.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, il me semble que M. Hession ne devait pas être très influent, puisqu'il avait besoin de se faire reconnaître pour que les autres pensent qu'il l'était.

**M. Jolliffe:** Eh bien, sénateur, je pense que M. Hession recherchait des documents selon lesquels nous commençons les négociations avec le consortium Paxport. Ce document n'a été produit que beaucoup plus tard. Je ne me rappelle pas à quelle date, mais c'était bien après que nous avons eu à traiter de la question de la capacité financière.

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je vous interrompre et vous renvoyer à la dernière page du document, à l'avant-dernier paragraphe, où l'on dit:

Cercle vicieux: TC n'entreprendra pas de négociations tant que Paxport n'aura pas démontré sa capacité de financer le projet, et Paxport ne pourra obtenir de financement avant d'avoir la crédibilité que lui conférera le début des négociations (...)

C'est comme si Paxport n'avait aucune influence en soi.

**M. Jolliffe:** Je pense que les commentaires de cette page, sénateur... ils ne sont pas de moi, ils sont de M. Driedger, mais je crois qu'ils proviennent d'un certain nombre de gens. Je pense que ce commentaire avait été formulé par M. Hession, qui croyait être dans un cercle vicieux.

**Le sénateur Gigantès:** Il l'était. Alors, cela ne donne pas à penser qu'à cette étape particulière, on pouvait remettre à Paxport et à M. Hession la responsabilité de l'aéroport de Toronto sans que cela ne suscite certaines appréhensions chez d'autres. Sans soulever de doutes, par exemple, dans l'esprit d'Air Canada, qui ne manifeste pas trop d'impatience à propos de tout cela.

En d'autres termes, on vous a donné la difficile tâche de préparer et de négocier une entente de transfert, une entente de privatisation, avec un groupe qui n'avait pas nécessairement une bourse bien garnie, la capacité nécessaire, qui souhaitait un genre de bénédiction, une sanction, une sanction officielle qui lui permettrait d'afficher cette reconnaissance et d'aller chercher un peu d'argent. Voilà qui ne semble pas dénoter qu'il s'agissait du partenaire idéal.

**M. Jolliffe:** Sénateur, à ce moment-là, il fallait reconnaître qu'on traitait avec l'organisation Mergeco. Les deux parties tenaient des discussions, c'est-à-dire ATDG et le groupe Paxport. M. Hession, qui avait mené les ententes de Paxport jusqu'à ce moment-là, a été rejoint à cette réunion par M. Jack Matthews, fils de M. Don Matthews. M. Jack Matthews prenait une part

[Text]

Matthews was taking a more predominant part in the negotiations. And Mr. Hession, I believe, moved afterwards to then deal with the international aspects of what they expected to be the final outcome of their proposal.

So I think that Mr. Hession was laying the ground rules for what was yet to come, still trying to preserve their position with their proposal, but when the two parties came together, of course, the deal was that we would only negotiate on the basis of the Paxport bid, and which is exactly what we did, but Mergeco was in the background of this, so, you know, the financeability question was being solved by the deep pockets, as we called it, being brought from the other sides.

**Senator Gigantès:** Which brings one to question why Paxport was picked in order to move down from what Paxport was saying towards what the other bidder —

**Mr. Jolliffe:** Essentially this was a real estate deal, senator, and we were dealing with the highest offer that we had.

**Senator Gigantès:** Highest offer by someone who didn't have the wherewithal.

**Mr. Jolliffe:** Recognizing that we had to deal with the financeability question, which was then solved by the Mergeco arrangement.

**Senator Gigantès:** By giving the deal to the number two, in effect.

**Mr. Jolliffe:** By negotiating the deal.

**Senator Gigantès:** It sounds to an outsider, who is not a deal maker, as a weird procedure. You declare that the best deal is made by somebody who doesn't have the finances to put it through, and then —

**Senator Jessiman:** That's not what he said.

**Senator Gigantès:** No, that's not what it said, but they did declare that Paxport was the best bid. But they didn't openly declare that Paxport had empty pockets.

**Senator Jessiman:** That's not true. It's not true. It's the airlines that have the empty pockets.

**Senator Gigantès:** Please.

**Senator Jessiman:** It's the airlines.

**Senator Gigantès:** Why is the financeability problem called Paxport's financeability problem?

**Senator Jessiman:** Of the project.

**Mr. Jolliffe:** I think, senator, the financeability question is one of the degrees to which the equity to be brought by the consortium members was hard or soft, and the concern was whether the equity would be there when it had to be brought to the table. And that was at the closing of any deal. This is a project financing arrangement. No one could expect someone to arrive with \$850 million up front to finance construction going out over eight years, but the equity that was there to be put into

[Traduction]

prédominante aux négociations. Et je crois que M. Hession a entrepris par la suite de s'occuper des aspects internationaux de ce qui, espéraient-ils, serait la version finale de leur proposition.

Alors je pense que M. Hession préparait le terrain pour ce qui s'en venait, et tentait encore de préserver leur position et leur proposition, mais lorsque les deux parties se sont réunies, évidemment, l'entente était que nous n'irions négocier que sur la soumission de Paxport, et c'est exactement ce que nous avons fait, mais Mergeco était derrière tout cela, alors, vous savez, la question de la capacité financière était résolue par les personnes qui avaient une bourse bien garnie, comme nous les appelions, qui avaient été intégrées au projet.

**Le sénateur Gigantès:** Ce qui nous amène à nous demander pourquoi on a choisi Paxport pour lui faire ramener son prix au niveau de celui de l'autre soumissionnaire...

**M. Jolliffe:** Essentiellement, il s'agissait d'une transaction immobilière, sénateur, et nous traitions avec la meilleure offre que nous avions eue.

**Le sénateur Gigantès:** La meilleure offre qui vous a été présentée par quelqu'un qui n'avait pas d'argent.

**M. Jolliffe:** N'oublions pas que nous devons traiter de la question de la capacité financière, qui a ensuite été résolue grâce à l'entente de Mergeco.

**Le sénateur Gigantès:** En donnant de fait l'affaire au numéro 2.

**M. Jolliffe:** En négociant une entente.

**Le sénateur Gigantès:** Pour quelqu'un de l'extérieur, qui n'est pas un homme d'affaires, cela semble une procédure bizarre. Selon vous, la meilleure offre provient de quelqu'un qui n'a pas les moyens financiers de l'exécuter, et ensuite...

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**Le sénateur Gigantès:** Non, ce n'est pas ce qu'il a dit, mais ils ont déclaré que Paxport avait présenté la meilleure offre. Mais ils n'ont pas déclaré ouvertement que la bourse de Paxport était vide.

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai. Ce sont les sociétés aériennes qui n'avaient pas d'argent.

**Le sénateur Gigantès:** S'il vous plaît.

**Le sénateur Jessiman:** Ce sont les sociétés aériennes.

**Le sénateur Gigantès:** Pourquoi le problème de la capacité financière est-il tant assimilé à Paxport?

**Le sénateur Jessiman:** C'est un problème qui touche le projet.

**M. Jolliffe:** Je pense, sénateur, que la question de la capacité financière touche la mesure dans laquelle les actifs des membres du consortium étaient forts ou faibles, et on se préoccupait de savoir si les fonds seraient là au moment où on en aurait besoin. Et cela présidait à la conclusion de n'importe quelle entente. Il s'agit d'une entente de financement du projet. Personne ne pouvait s'attendre à ce que quelqu'un avance 850 millions de dollars pour financer des activités de construction qui s'éten-

[Texte]

the project had to be there on closing, and it was there on closing.

**Senator Gigantès:** It was there on closing because the number two, in effect, got the deal, because they became the major shareholders of the Mergeco.

**Mr. Jolliffe:** The Pearson Development Corporation, which included both of the proponents, put together the equity on closing. The percentages changed.

**Senator Gigantès:** You seem to resist saying that, in effect, it was because the number two people, the Bronfmans, came in and in effect got control of the situation.

**Mr. Jolliffe:** I am not resisting saying that, senator. That is absolutely correct. The Bronfman money brought to the table changed the percentage interests between the two parties such that the balance was moved from the Paxport side, if you want to go back to the original, to the ATDG side, but it was Pearson Development Corporation, an interest of both parties, joined and agreed to by both parties, consciously understanding what they were getting into, and preparing to negotiate with the Crown on the basis of the Paxport proposal.

**Senator Gigantès:** I have no doubt about this at all, but what you say does not dissipate the impression, to me inevitable, that there was a great effort to accommodate Paxport at the beginning and if possible give it to them even though the other bidder was better qualified. You could have negotiated with the other bidder.

**Senator Tkachuk:** But they lost the proposal call.

**Senator Gigantès:** Look. You make a proposal in which you promise things you cannot deliver.

**The Chairman:** Let the witness answer, please.

**Senator Gigantès:** They could not deliver. They had to go to the Bronfmans in order to be able to deliver the financeability. So why was the Paxport proposal — this idea that they produced the more acceptable proposal sounds bizarre. It's as if somebody said to me, "I can give you a better deal than someone else. I can sell you a better car than someone else," and he doesn't have the car to sell me.

**Mr. Jolliffe:** The better car had all of the better attributes, all of the better options, the better engine, if you want to keep the analogy going. The building was better.

**Senator Gigantès:** This car salesman didn't own the car, didn't have it. So you accept a mythical car.

**Mr. Jolliffe:** We were accepting, senator, that the proponent has put forward a set of projections which one has to test, and we tested that in the evaluation stage, and we believed that that was the better of the two proposals to start with. We then asked for the financeability question to be settled, and if that had been

[Translation]

draient sur huit ans, mais les capitaux propres seraient affectés au projet devaient être là à la conclusion de l'entente, et cela a été le cas.

**Le sénateur Gigantès:** Ils y étaient à la conclusion de l'entente parce que le numéro 2 a, de fait, emporté l'affaire, parce qu'il est devenu actionnaire principal de Mergeco.

**M. Jolliffe:** La *Pearson Development Corporation*, qui regroupait les deux promoteurs, a rassemblé les capitaux propres à la conclusion de l'entente. Les pourcentages ont changé.

**Le sénateur Gigantès:** Vous semblez être réticent à dire que, de fait, c'était parce que les gens qui étaient numéro 2, les Bronfman, sont arrivés pour prendre de fait le contrôle de la situation.

**M. Jolliffe:** Je ne suis pas réticent à le dire, sénateur. C'est tout à fait vrai. L'argent que les Bronfman ont mis sur la table a modifié la participation de chacune des deux parties, de telle sorte que la balance, plutôt que de favoriser Paxport, si l'on veut revenir à la formule originale, a favorisé ATDG, mais c'est la *Pearson Development Corporation*, à laquelle les deux parties étaient intéressées, qui avait été fusionnée avec l'accord des deux parties, qui l'ont fait de plein gré et en toute connaissance de cause, et qui se préparait à négocier avec la Couronne les modalités de la proposition de Paxport.

**Le sénateur Gigantès:** Je suis bien d'accord avec tout cela, mais ce que vous dites ne m'enlève pas l'impression, pour moi bien réelle, qu'on a fait beaucoup d'efforts pour faciliter les choses à Paxport au début et, dans la mesure du possible, lui accorder le contrat, même si l'autre soumissionnaire était plus qualifié. Vous auriez pu négocier avec l'autre soumissionnaire.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais sa proposition n'avait pas été retenue.

**Le sénateur Gigantès:** Regardez bien. Vous présentez une proposition dans laquelle vous promettez des choses que vous ne pouvez pas faire.

**Le président:** Laissez le témoin répondre, s'il vous plaît.

**Le sénateur Gigantès:** Ils ne pouvaient pas le faire. Ils ont dû s'en remettre aux Bronfman pour être capables de satisfaire à la capacité financière. Alors, pourquoi la proposition de Paxport... ça me semble bizarre de dire qu'ils ont présenté la proposition la plus acceptable. C'est comme si quelqu'un me disait: «Je peux vous faire une meilleure offre que quelqu'un d'autre, je peux vous vendre une meilleure voiture que quelqu'un d'autre», même s'il n'a pas de voiture à me vendre.

**M. Jolliffe:** Pour reprendre votre analogie, la meilleure voiture avait les meilleures caractéristiques, était dotée des meilleures options, du meilleur moteur, et elle était mieux construite.

**Le sénateur Gigantès:** Le vendeur ne possédait pas la voiture, et il ne l'avait pas. Alors vous avez accepté une voiture fictive.

**M. Jolliffe:** Ce que nous avons accepté, sénateur, c'est que le promoteur présente une série de projections qu'il fallait mettre à l'épreuve, ce que nous avons fait durant l'étape de l'évaluation, et nous croyons qu'il s'agissait là de la meilleure des deux propositions avec laquelle commencer. Nous avons ensuite



[Text]

settled satisfactorily without Mergeco coming forward, we would have continued with the Paxport consortium as it was.

The project financing is the important part of this, that what we were looking for was staged development of the airport which would have to be financed out of airline revenues, concession revenues, and borrowing, and to get the borrowing, the consortium had to show that it had sufficient equity and could create a sufficient cash flow to pay back the debt and to cover the debt servicing costs. And all of their projections showed they could do that with the exception that we had the concern about the high level of revenues that would have been charged to the users. And as you have heard —

**Senator Gigantès:** Forty-two per cent — right? — is what they were asking, I read somewhere.

**Mr. Jolliffe:** I think you're comparing a different statement. The management fee, which is a different issue.

**Senator Gigantès:** Which is exorbitant, 42 per cent.

**Mr. Jolliffe:** The management fee of 42 per cent was I think a very poor choice of comparisons, because it compared a management fee to a single component of total overhead, which was direct labour. If that management fee had been compared to all of the operating and maintenance costs over which management has to manage, it would have been about 10 per cent and which we deemed to be well within the range of acceptable overhead management fees.

**Senator Gigantès:** But the fact remains that you went to Paxport to buy this car with much better options when they didn't have the car and didn't have the money to buy the car to deliver it to you. This is what it sounds like to a non-negotiator.

**Mr. Jolliffe:** What they had, senator, was an opportunity to lease two terminals from the Crown at Pearson and to develop them according to their proposal, which would require them to have a deal with the airlines for certain rates and fees and charges to be charged back to those airlines as a consequence of the development that would be done for those airlines. They had the opportunity to receive revenues from concessionaires who then had an opportunity in partnership with Paxport to improve the concessionaire activity at the airport. They had an opportunity to use that leverage to produce a cash flow to pay back lenders who would look at the deal when the deal was on the table and decide the degree to which they would finance that.

And the staging of that financing was critical because we needed to see that the development would be continuous. We didn't want a stop-and-go development. So it was very important that the development continue and that the financing come along with that development. That meant that the whole process by

[Traduction]

demandé que la question de la capacité financière soit résolue, et si elle avait pu l'être de façon satisfaisante sans que soit créée Mergeco, nous aurions continué avec le consortium Paxport dans la forme qu'il avait alors.

Le financement du projet était une part importante de l'exercice, car ce que nous recherchions, c'était l'aménagement, par étapes, d'un aéroport qui devait être financé à même les recettes des sociétés aériennes, celles des concessions et divers emprunts, et pour obtenir ceux-ci, le consortium devait montrer qu'il avait suffisamment de capitaux propres et qu'il pouvait générer des liquidités suffisantes pour rembourser la dette et payer les intérêts. Et toutes leurs prévisions montraient qu'ils pouvaient le faire, sauf que nous avions des préoccupations quant aux recettes élevées qui devaient provenir des usagers. Et comme vous l'avez entendu...

**Le sénateur Gigantès:** 42 p. 100. C'est ce qu'ils demandaient, n'est-ce pas? Je l'ai lu quelque part.

**M. Jolliffe:** Je pense que vous parlez d'autre chose. Les frais de gestion, qui sont une question différente.

**Le sénateur Gigantès:** Mais c'est exorbitant, 42 p. 100.

**M. Jolliffe:** On ne peut vraiment pas bien comparer si l'on parle des frais de gestion de 42 p. 100, parce qu'on compare des frais de gestion à une composante unique des frais généraux, les coûts directs de la main-d'œuvre. Si ces frais de gestion avaient été comparés à l'ensemble des frais d'exploitation et d'entretien que doit gérer la direction, cela serait revenu à environ 10 p. 100, ce que nous jugeons bien acceptable pour des frais de gestion des frais généraux.

**Le sénateur Gigantès:** Mais il demeure que vous êtes allé chez Paxport pour acheter cette voiture dont les options étaient bien meilleures, mais ils n'avaient pas la voiture et ils n'avaient pas l'argent pour l'acheter et vous la livrer. C'est ce à quoi cela ressemble pour un non-négociateur.

**M. Jolliffe:** Ce qu'ils avaient, sénateur, c'était l'occasion de louer deux aérogares de la Couronne à l'aéroport Pearson et de les aménager conformément à leur proposition, ce qui les obligeait à conclure une entente avec les sociétés aériennes quant à certains frais, certains tarifs et certaines redevances, qui devaient être rétrofacturés aux sociétés aériennes en compensation de l'aménagement qui serait fait pour leur compte. Ils avaient l'occasion de recevoir des recettes des concessionnaires qui avaient eux-mêmes l'occasion de conclure un partenariat avec Paxport pour améliorer l'activité des concessions à l'aéroport. Ils avaient l'occasion d'utiliser leur effet de levier pour produire des mouvements de trésorerie et rembourser les prêteurs qui étudieraient l'entente lorsqu'elle serait sur la table et déciderait de l'ampleur du financement qu'ils y accorderaient.

Et l'établissement des étapes de financement était critique, parce qu'il nous fallait nous assurer que l'aménagement se ferait de façon continue. Nous ne voulions pas d'un aménagement par à-coups. Alors, il était très important que l'aménagement se poursuive et que le financement soit accordé tout au long de

[Texte]

which cash flow would be there had to be understood by the financier so that the debt would be available.

**Senator Gigantès:** So it was a question of taking a firm, choosing a firm that was in itself not recognized for its financeability, giving it the contract so it could then go and peddle it and try and get people to lend it money and —

**Mr. Jolliffe:** No, senator.

**Senator Gigantès:** A very “iffy” situation, which Transport found “iffy” because you forced them to go into an agreement. I have here —

**Senator Tkachuk:** What are you saying, senator? It was deliberately a sham by Paxport? They deliberately did this? You’re making accusations here about companies that are involved on the stock exchange like agri industries and engineering firms and other people. Paxport is not Matthews’ corporation only. It is a number of firms, and I want to know what you’re trying to say here.

**Senator Gigantès:** What I am trying to say here is that it was a wrong choice, Paxport, because it did not have the financeability.

**Senator Tkachuk:** Your opinion. That’s all.

**Senator Gigantès:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Okay. Fine.

**Senator Gigantès:** But it also was, according to Mr. Hession’s testimony transcript, Wednesday, August 2, 1995, and I read from that: We are told about the Mergeco origins. We were told by Mr. Hession that three to four days after the government announced that the Paxport proposal was the best overall acceptable proposal, he received a telephone call from a senior Transport Canada official who suggested that Paxport explore the synergies — I love that word — of a merger with the other proponent, Claridge. So Senator Bryden asks:

Who approached who?

I would prefer “whom”.

Did Paxport approach Claridge, or did Claridge approach Paxport?

**Mr. Hession:** No. Neither. Neither. A senior official from Transport Canada approached me and suggested that we should explore the synergies with the Terminal 3 owners.

Transcript, Wednesday August 2, 1995, 0945-33. Senator Bryden then asks:

Whoever that person was, to try to get back to the question that you answered, that you were advised or the parties — you were advised by neither — it was neither Paxport nor Claridge, but someone in government said the parties should get together?

**Mr. Hession:** A senior official in Transport Canada is what I said.

[Translation]

l’aménagement. Cela veut dire que tout le processus qui assurerait les mouvements de trésorerie devait être compris par le financier, de façon qu’il puisse accorder le prêt.

**Le sénateur Gigantès:** Il fallait donc simplement prendre une entreprise, choisir une entreprise, dont la capacité financière n’était pas elle-même reconnue, lui donner le contrat, pour qu’elle puisse marchander et trouver des gens qui veulent lui prêter de l’argent et...

**M. Jolliffe:** Non, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Une situation très risquée, que le ministère des Transports a trouvée très risquée parce que vous lui avez imposé l’entente. J’ai ici...

**Le sénateur Tkachuk:** Que dites-vous, sénateur? C’était l’imposture délibérée de Paxport? Ils ont délibérément fait cela? Vous portez ici des accusations contre des entreprises qui sont cotées en bourse comme des industries agro-alimentaires, des firmes d’ingénierie et d’autres personnes. Paxport n’est pas seulement la société de Matthews. Elle regroupe un certain nombre de sociétés, et je veux savoir ce que vous essayez de dire ici.

**Le sénateur Gigantès:** Ce que j’essaie de dire, c’est que le choix de Paxport était mauvais, parce qu’elle ne possédait pas la capacité financière voulue.

**Le sénateur Tkachuk:** C’est votre opinion. C’est tout.

**Le sénateur Gigantès:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** D’accord. Très bien.

**Le sénateur Gigantès:** Mais elle était aussi, selon la transcription du témoignage de M. Hession, le mercredi 2 août 1995, que j’ai entre les mains. On y parle des origines de Mergeco. M. Hession y mentionne avoir reçu, trois ou quatre jours après l’annonce selon laquelle la proposition de Paxport était jugée la meilleure dans l’ensemble, un appel d’un cadre supérieur de Transports Canada qui lui suggérait d’examiner les synergies possibles... j’adore ce mot... d’une fusion avec l’autre promoteur, Claridge. Alors le sénateur Bryden demande:

Qui a fait les premiers pas; est-ce Paxport ou Claridge?

**M. Hession:** Non. Ni l’un ni l’autre. Un cadre supérieur de Transports Canada m’a contacté et m’a suggéré d’examiner les synergies possibles avec les propriétaires de l’aérogare 3.

Compte rendu du mercredi 2 août 1995, 0945-33. Le sénateur Bryden demande ensuite:

Peu importe de qui il s’agit; pour essayer de revenir à la question à laquelle vous avez répondu, vous avez été informé ou les parties... vous n’avez été informé ni par l’une ni par l’autre... ni par Paxport ni par Claridge, mais c’est quelqu’un du gouvernement qui a dit que les parties devraient se rencontrer?

**M. Hession:** J’ai dit que c’était un cadre supérieur de Transports Canada.

[Text]

**Senator Bryden:** And about when did that happen?

**Mr. Hession:** Oh, within two or three days of the announcement of the award.

I think later that week is my recollection.

That's from the transcript, Wednesday, August 2, 1995, 0945-36.

It does sound as if that senior official in Transport and presumably others felt that Paxport couldn't manage, and in order to salvage the deal, it was better to get them to merge with Claridge so that there would be something more, there would be an entity more worthy, more financially sound, with which to go through with this deal so as not to have a stop and start and deep pockets. The question comes back again, why pick for the deal somebody who didn't have them, because somebody from Transport asked him to go and merge with the second one. Why give it to the first, to Paxport, simply because what? What did Paxport have? He produced a proposal, which he could not back financially himself, Paxport did, and then Transport officials, bless them, said, "Hey, you can't do it. Go and join with Claridge."

Do you doubt what Mr. Hession said about a Transport official giving them that advice? I think you did well. Whoever the transport official was, he was saving the public.

**Mr. Jolliffe:** Senator, I have no knowledge of who that transport official is, if it was a Transport Canada official. It certainly wasn't me. I knew of the Mergeco arrangement, as I testified yesterday, around January 18.

But I think the issue is one of progression here, and we've progressed through an evaluation of proposals to a position where we needed to have some other information, and that information was around the soft equity of one of the proponents in the Paxport consortium.

**Senator Gigantès:** I love those words, "soft equity".

**Mr. Jolliffe:** There was certain so-called street talk that perhaps the Matthews group was in some difficulty and may not be able to bring their proportion of the equity to the table at the appropriate time. Where that came from, I have no idea. How the issue of looking into that financeability question came to be front and centre, I have no idea. It was an action that we had to take. We had to investigate the financeability. So then we worked through together with Deloitte and Touche to do that, and maybe Mr. Stehelin tomorrow can answer to how he did that and what he found, which I think you would find another part of this jigsaw puzzle that we are putting together.

[Traduction]

**Le sénateur Bryden:** Et, approximativement, quand cela s'est-il passé?

**M. Hession:** Oh, dans les deux ou trois jours suivant la publication de la décision.

Je crois que c'était pendant la même semaine.

Cette série de transcriptions provient des délibérations du mercredi 2 août 1995, numéro 0945-36.

C'est effectivement comme si ce représentant officiel du ministère des Transports et, pourrait-on croire, d'autres personnes avaient l'impression que Paxport ne pouvait exécuter sa proposition et, pour sauver l'entente, qu'il était mieux d'amener la société à fusionner avec Claridge, de façon qu'il y ait quelque chose de plus, une entité dont la valeur serait plus grande, qui serait plus solide sur le plan financier, et qui pourrait mener l'entente à bien sans devoir l'interrompre et en ayant accès à une bourse bien garnie. La question se pose à nouveau: Pourquoi donner le contrat à quelqu'un qui n'avait pas accès à une bourse bien garnie... parce que quelqu'un du ministère des Transports lui a ordonné de fusionner avec le deuxième. Pourquoi le donner au premier, à Paxport, simplement parce que... pourquoi? Qu'avait donc Paxport? Elle a produit une proposition, qu'elle ne pouvait elle-même garantir financièrement... voilà ce que Paxport a fait... et les fonctionnaires des Transports, Dieu les bénisse!, ont dit: «Voyons, vous ne pouvez pas faire ça. Il faut vous unir à Claridge.»

Doutez-vous de l'affirmation de M. Hession, selon lequel un fonctionnaire des Transports leur aurait donné ce conseil? Je pense que vous avez très bien fait. Qui que soit ce fonctionnaire des Transports, il savait le public.

**M. Jolliffe:** Sénateur, je ne sais pas qui était ce fonctionnaire des Transports, si tant est qu'il se soit agit d'un fonctionnaire de Transports Canada. Ce n'était certainement pas moi. C'est vers le 18 janvier que j'ai pris connaissance de l'entente de Mergeco, comme je l'ai dit dans mon témoignage hier.

Mais je pense que la question en est une de progression, et nous avons progressé dans l'évaluation des propositions jusqu'à adopter une position où il nous fallait obtenir certaines autres informations, et ces informations concernaient les actifs faibles de l'un des promoteurs du consortium Paxport.

**Le sénateur Gigantès:** J'aime bien ces mots, «actifs faibles».

**M. Jolliffe:** On chuchotait dans la rue que le groupe Matthews avait peut-être certaines difficultés et qu'il n'était pas capable d'apporter sa proportion des capitaux propres à la table au moment approprié. D'où cela est venu, je n'en ai aucune idée. Comment la question de la capacité financière a pu prendre une telle importance, je n'en ai aucune idée. C'est une mesure que nous devons prendre. Nous devons enquêter sur la capacité financière. Ainsi, nous avons entrepris de le faire en collaboration avec Deloitte et Touche, et M. Stehelin pourra peut-être vous dire demain comment il a procédé et ce qu'il a trouvé, et cela constituera, à mon avis, une autre pièce du puzzle que nous sommes en train d'assembler.



[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** Just a question of clarification on this. I am wondering, I mean, I think we are all puzzled by the one portion of the process is that you award the contract to one saying that's the best overall.

**Mr. Jolliffe:** No, senator, we did not award a contract.

**Senator Hervieux-Payette:** You said it was the best overall proposal.

**Mr. Jolliffe:** Correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Well, when usually in my past experience with SNC, when you are going to the table to resolve the few things that not sometimes have to be clarified, usually the main point of the proposal, you finish with them. Otherwise you don't negotiate. I mean, why did you backtrack on many of the financial issues from the original proposal of Paxport to sign with Mergeco?

Because as far as I'm concerned, this should have — you were supposed to be there to, I would say, finalize the nitty-gritty and the conditions that were not met, but not to review the whole proposal from Paxport. The original Paxport proposal, in order to go ahead and sign with Mergeco, you should have adopted the whole Mergeco financial package, and then of course finalize the few things.

But otherwise, I don't see how the government in other contracts and other requests for proposals, if every time everybody making a bid could change some of the conditions, major conditions of the request for proposal, I think it would be chaos in the Canadian government. Because we go on the market with RFP through the Department of Public Works all year around. And it's a very strict procedure. And once you don't apply what was in the RFP and the person replied and complied with the RFP, this is supposed to be part of the final contract.

The little things that you have to finalize and conditions that were not necessarily met because, I mean, sometimes it's because it's not clear in the RFP and you don't have all the information, well, you finalize that. But the main core of the proposal normally, I have seen it, it's always there. Otherwise there is no contract.

**Mr. Jolliffe:** I wish, senator, it had been as simple as you make it out. It was a very complex set of documents that we received from both proponents. And as we testified yesterday, both of them had conditions that we found in part unacceptable or that we knew that we would — if we wanted that type of point of view to hold, that we would have to negotiate with them to obtain what we also wanted out of that offer that was being made to us. It was an offer with some conditions. We couldn't — it would be beautiful if we could just say, "Well, fine, that's it, there isn't a thing to worry about, sign here." It wasn't like that

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais obtenir un éclaircissement à ce sujet. Je me demande... je veux dire... je pense que nous sommes tous embêtés par une partie du processus: comment vous avez pu accorder le contrat à une entreprise en disant qu'elle avait présenté la meilleure offre globale.

**M. Jolliffe:** Non, sénateur, nous n'avons pas accordé de contrat.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez dit qu'il s'agissait de la meilleure proposition globale.

**M. Jolliffe:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Eh bien, lorsque... de façon générale, selon l'expérience que j'ai eue avec SNC, lorsqu'on va à la table pour résoudre les quelques éléments qui n'ont parfois pas encore été éclaircis, généralement, le principal point d'une proposition, bref, vous réglez toutes les questions. Autrement, vous ne pouvez négocier. La question est celle-ci: pourquoi avez-vous reculé pour un grand nombre des questions financières contenues dans la proposition originale de Paxport pour signer avec Mergeco?

Parce que, autant que je sache, cela aurait dû... vous étiez supposé y être pour, dirais-je, mettre la dernière main aux petits détails et aux conditions qui n'avaient pas été satisfaites, mais non pas pour revoir au complet la proposition de Paxport. La proposition initiale de Paxport... pour pouvoir aller de l'avant et signer avec Mergeco, vous auriez dû adopter l'ensemble des conditions financières de Mergeco et puis, évidemment, mettre la dernière main à quelques détails.

Mais autrement, je ne vois pas comment le gouvernement, dans d'autres contrats et d'autres demandes de propositions... si chaque fois que quelqu'un présente une soumission, il pouvait en changer les conditions, et des conditions majeures de la demande de propositions, je pense que le gouvernement canadien serait en plein chaos. N'oublions pas que, par l'entremise du ministère des Travaux publics, nous émettons des DDP pendant toute l'année. Et la procédure est très stricte. Et si le gouvernement n'applique pas ce qui est prévu dans la DDP et que la personne y répond et s'y conforme... tout cela est supposé faire partie du contrat final.

Les petites choses auxquelles vous devez mettre la dernière main et les conditions qui n'étaient pas nécessairement remplies parce que... je veux dire que parfois, c'est parce que la clause de la DDP n'est pas claire et que vous n'avez pas toutes les informations, eh bien, vous réglez la question. Mais, autant que je sache, l'essentiel de la proposition ne change habituellement pas. Autrement, il n'y a pas de contrat.

**M. Jolliffe:** Sénateur, j'aurais souhaité que ce soit aussi simple que vous le dites. Les deux promoteurs nous ont envoyé un ensemble très complexe de documents. Comme nous l'avons dit dans notre témoignage hier, les deux proposaient des conditions que nous trouvions partiellement inacceptables ou que nous savions... si nous voulions adopter ces deux points de vue, nous aurions à négocier avec eux pour obtenir ce que nous voulions de cette offre qui nous était présentée. L'offre était assortie de certaines conditions. Nous ne pouvions... cela aurait été merveilleux si nous avions pu simplement dire: «Eh bien, très bien, c'est

*[Text]*

with either Paxport or ATDG's proposal. So we started with the highest and best and worked around that proposal.

**Senator Hervieux-Payette:** Am I right in saying that normally, under government procedure, when you make a proposal after replying to RFP, you have to stick to your proposal and have the conditions that you have laid on the table, like, you know, the great return to the Crown on the — they were the major points why the award of the contract was given to them. And then you backtrack with Mergeco, because of course we know that the Claridge proposal was not as generous. You say, "Well, we did well because we have a little bit more than Paxport." The little bit more than Paxport, as far as I'm concerned, I mean, is why would the original proposal from Paxport, if it was the best deal that the government should have made, why wouldn't you stick to these financial conditions?

**Mr. Rowat:** Senator, the best overall proposal was declared the best overall proposal because it had a number of attributes, and those attributes were laid out according to certain percentages in the overall review process that has been described to you. Out of all of those components, there was one big component, and that is the return to the government. I am not taking away from the others, but that was one big issue.

The government, in all of its contracts, after declaring the best overall proposal, then outlines to them the pieces of that winning proposal that the government feels should be renegotiated, the largest pieces of it. That is what was identified in Victor Barbeau's letter back to the company, including the financeability issue, which was based on whether the airports could afford the deal, the financeability, whether they could afford it. So that it was recognized in December when Victor wrote that letter that, in essence, the financeability issue, the viability of this proposal to the airports would be one of the issues that we were going to, as a federal government, renegotiate. And I think as some of my colleagues have indicated, that was something that was going to have to be modified, and in the final analysis it was.

**Senator Hervieux-Payette:** I just want to compare my notes with Senator Gigantès, because I had the impression that once you are at the negotiating table with the best overall proposal — which is what the request for proposal did for them is to bring them to the table to negotiate with you. And once they were there at the table, the government at the time, even though there was a commitment to a certain amount, and there are so many billions — I'm not going to mention the billions because, I mean, I'm going to mix up the amounts of money, but I mean, I know that the Paxport proposal was the most generous.

And you make it sound as if the government agreed to bring it down to a lower level, even though you had qualified this group, and I am not talking about the financial viability of Paxport. You

*[Traduction]*

parfait, il n'y a aucune raison de s'inquiéter, signez ici.» Ce n'était comme ça, ni avec la proposition de Paxport, ni avec celle d'ATDG. Alors nous avons pris la meilleure proposition et avons commencé à travailler dessus.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Corrigez-moi si je me trompe, mais en temps normal, en vertu des procédures gouvernementales lorsque vous présentez une proposition en réponse à une DDP, vous devez vous y tenir et respecter les conditions que vous avez mises sur la table, par exemple, vous savez, le rendement élevé pour la Couronne sur... c'était là les principales raisons pour lesquelles le contrat leur a été accordé. Et maintenant, vous reculez et adoptez la proposition de Mergeco, parce que, évidemment, nous savons que la proposition de Claridge n'était pas aussi généreuse. Vous dites: «Eh bien, nous avons réussi quelque chose, parce que nous avons obtenu un peu plus qu'avec la proposition de Paxport.» Autant que je sache, cet avantage supplémentaire... je veux dire, pourquoi la proposition initiale de Paxport, si elle constituait la meilleure affaire que le gouvernement pouvait conclure, alors pourquoi ne vous en êtes-vous pas tenu aux conditions financières qui y étaient établies?

**M. Rowat:** Sénateur, si la meilleure proposition globale a été déclarée telle, c'est parce qu'elle présentait un certain nombre de caractéristiques auxquelles on a attribué un certain pourcentage dans l'examen global qui vous a été décrit. Parmi toutes ces composantes, il y en avait une majeure, et c'est le rendement pour le gouvernement. Je ne veux pas faire abstraction des autres, mais celle-là était la plus importante.

Dans tous ses contrats, le gouvernement, après avoir déclaré que la proposition est la meilleure dans l'ensemble, décrit ensuite aux soumissionnaires les éléments de la proposition gagnante qu'il souhaite renégocier, les éléments les plus importants. C'est ce qui était décrit dans la lettre que Victor Barbeau a envoyée à l'entreprise, y compris la question de la capacité financière, qui était fondée sur la possibilité que les aéroports puissent se permettre l'affaire. Ainsi, cela a été reconnu en décembre, lorsque Victor a écrit cette lettre: essentiellement, la question de la capacité financière, la viabilité de cette proposition pour les aéroports serait une des questions que le gouvernement fédéral entendait renégocier. Et je pense, comme certains de mes collègues l'ont mentionné, que quelque chose allait devoir être modifié, et en définitive, cette chose l'a été.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais comparer mes notes à celles du sénateur Gigantès, parce que j'ai l'impression qu'une fois que vous êtes à la table de négociation avec la meilleure offre globale... le rôle de la demande de proposition était de les amener à la table pour négocier avec vous. Une fois que les parties étaient à la table, le gouvernement de l'époque, même s'il y avait eu engagement quant à un certain montant... et il y a tellement de milliards... je ne parlerai pas de milliards, parce que je vais me mélanger dans mes montants, mais je sais que la proposition de Paxport était la plus généreuse.

Et, d'après ce que vous dites, on pourrait croire que le gouvernement a consenti à l'amoindrir, même si vous aviez qualifié ce groupe... et je ne parle pas de la viabilité financière de

[Texte]

had qualified this group as having made the best proposal because they had the most, the biggest amount of money on the table.

**Senator Jessiman:** No, no.

**Senator Hervieux-Payette:** This was one of the major core. You allowed them 45 per cent of the points on the —

**Senator Tkachuk:** Are you a witness?

**Senator Hervieux-Payette:** I am sorry, but I am trying to understand. If they want to correct me, they will. I think they are there for that. So let me finish.

**Senator Tkachuk:** Ask a question. If you're going to be making a long series of speeches here —

**Senator Hervieux-Payette:** I'm sorry, I don't need instruction from you. I'm trying to understand —

**The Chairman:** Order. Order. Order.

**Senator Tkachuk:** I am trying to understand —

**Senator Gigantès:** All this is on my time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Just a second. Mr. Rowat —

**Senator Tkachuk:** We have witnesses here, and these witnesses are attempting to answer question that we have. We are making assumptions in questioning the witnesses which are based on the views of certain senators, and speeches are being made here, most of which I don't personally agree with, and it doesn't matter. But we haven't heard testimony to most of the things that she has claimed to say in the previous speech. So if the witnesses are here, I would ask you, senator, to ask them the question. If you're the expert, you go up there and we'll ask you the questions.

**The Chairman:** Order. Order. Mr. Rowat, I hate to put the three of you to do this again from memory, because that's not why you're here, but could one of you take — Senator Gigantès would be interested in knowing, because he wasn't here at the time, but can you explain the evaluation process headed by Mr. Lane and the five — I think it was five — points and the way in which they arrived at the best overall proposal? And then the following letter from Mr. Barbeau almost immediately following in which he said, "Now, congratulations, you have the best overall proposal because you won four out of the five main points, et cetera, et cetera, et cetera. What we want now is further information." Can you take Senator Gigantès through that?

**Senator Gigantès:** I read the transcript, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I would like to hear this again just to be clear. I think it's needed.

**Mr. Desmarais:** I will try, senator. This is straight from memory. The RFP was written, and it had certain criteria in it that the RFP would be evaluated against.

[Translation]

Paxport. Vous avez dit que ce groupe avait présenté la meilleure proposition parce qu'il avait mis la plus grosse somme d'argent sur la table.

**Le sénateur Jessiman:** Non, non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'était l'un des éléments les plus importants. Vous leur aviez attribué 45 p. 100 des points quant à...

**Le sénateur Tkachuk:** Êtes-vous un témoin?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je suis désolée, mais j'essaie de comprendre. S'ils veulent me corriger, ils le feront. Je pense qu'ils sont là pour ça. Alors, laissez-moi finir.

**Le sénateur Tkachuk:** Posez une question. Si vous êtes pour continuer à parler sans arrêt...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je suis désolée, mais je n'ai pas de directives à recevoir de vous. J'essaie de comprendre...

**Le président:** À l'ordre, à l'ordre, à l'ordre.

**Le sénateur Tkachuk:** J'essaie de comprendre...

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur le président, on empiète sur mon temps.

**Le président:** Une seconde. Monsieur Rowat...

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons des témoins ici, et ils essaient de répondre à nos questions. Lorsque nous les questionnons, nous formulons des hypothèses qui sont fondées sur les opinions de certains sénateurs, et il y en a qui font des discours avec lesquels, personnellement, je ne suis pas d'accord, et cela ne fait rien. Mais nous n'avons pas entendu les témoins dire la plupart des choses qu'elle prétend qu'ils ont dit. Alors, comme les témoins sont ici, je vous demanderais, sénateur, de leur poser la question. Si c'est vous l'experte, alors prenez leur place, et nous vous poserons des questions.

**Le président:** À l'ordre. À l'ordre. Monsieur Rowat, je n'aime pas, encore une fois, vous obliger tous trois à parler de mémoire, parce que ce n'est pas la raison pour laquelle vous êtes ici, mais l'un d'entre vous pourrait-il... le sénateur Gigantès aimerait savoir, parce qu'il n'était pas ici lorsque vous en avez parlé, mais pouvez-vous lui expliquer le processus d'évaluation dirigé par M. Lane et les cinq points... du moins, je pense qu'il y en avait cinq... et la méthode que vous avez employée pour établir quelle proposition était globalement la meilleure? Et la lettre de M. Barbeau qui a suivi presque immédiatement, et dans laquelle il dit: «Félicitations, vous avez présenté la meilleure offre globale, parce que vous avez eu quatre points sur cinq, et cetera. Ce que nous voulons maintenant, c'est de plus amples informations.» Pouvez-vous décrire cela au sénateur Gigantès?

**Le sénateur Gigantès:** J'ai lu les transcriptions, monsieur le président.

**Le président:** J'aimerais que cela soit répété pour que ce soit bien clair. Je pense que c'est nécessaire.

**M. Desmarais:** Je vais essayer, sénateur. Je vous dirai tout cela de mémoire. La DDP a été rédigée, et elle compte certains critères au regard desquels elle serait évaluée.



[Text]

Mr. Lane was tasked with setting up a committee to review the RFP, and it was broken into five parts. I believe the five parts were proponent qualifications, business plan, development, operations, and employee transfers, if I can call it that. Each of those groups was headed up by a chairman, if you like, and those chairmen formed a separate committee called an evaluation committee, and these chairmen chaired the evaluation subcommittees.

Those chairmen, in the case of the development plan, were two civil servants; in the case of — sorry, in the case of the business plan were two civil servants; in the case of employee transfer it was two civil servants; in the proponent qualification it was a consultant plus Mr. Lane; in the case of development, it was co-chaired by a consultant, a doctor from the University of Toronto whose name is Gerry Stewart from the University of Toronto and a Mr. Ross Douglas who was also a consultant and a former employee of Transport Canada, Airports Group. And the operations committee was co-chaired by a civil servant who is the director of operations out of the Pacific region and also by a consultant who is a former Air Canada employee.

They all set up various evaluation criteria based on the criteria that were presented in the RFP, and those were established before we received the bids. These are the work booklet, if you like, that Mr. Lane explained to everybody. Those booklets were used in the valuations by various members of these valuation subcommittees. I was on one subcommittee; Mr. Jolliffe co-chaired the business plan subcommittee.

We all did our work. We presented our reports to the co-chairmen, who subsequently took these reports of the subcommittees to the main committee which was chaired by Mr. Lane. That committee wrote the final evaluation report. I believe Mr. Lane said the other day he achieved consensus, an agreement from everybody on that committee, as to the wording of the final report. And that was the report that was eventually presented to the minister.

While all this was going on, the auditing firm of Raymond, Chabot, Martin, Paré was undertaking an audit. I have avoided "RCMP" this time, senator.

**Senator Kirby:** Thank you.

**The Chairman:** And the monitoring.

**Mr. Desmarais:** They did the auditing and monitoring of the process. This whole processing was being controlled by Price Waterhouse in terms of security, if you like, of information and how questions were being formulated to be asked of the proponents if there were questions to be asked and so on. So that is basically the idea of what went through that evaluation committee.

**The Chairman:** I think Senator Hervieux-Payette was questioning why it was necessary, then, for Mr. Barbeau to write the letter the following day or some days shortly thereafter. He asked for —

[Traduction]

M. Lane a eu pour tâche d'établir un comité d'examen de la DDP, lequel a été divisé en cinq groupes. Je crois que les groupes étaient les suivants: qualifications du promoteur, plan d'affaires, développement, opérations et mutation des employés, si je puis dire. Chacun de ces groupes était dirigé par un président, si vous voulez, et les présidents formaient un comité distinct appelé comité d'évaluation, et les présidents présidaient les sous-comités d'évaluation.

Ces présidents, dans le cas du plan d'aménagement, étaient deux fonctionnaires; dans le cas de... désolé, dans le cas du plan d'affaires, c'était deux fonctionnaires; dans le cas de la mutation des employés, c'était deux fonctionnaires; dans le cas des qualifications du promoteur, c'était un expert-conseil et M. Lane; le comité du développement était coprésidé par un expert-conseil, titulaire d'un doctorat de l'Université de Toronto, dont le nom était Gerry Stewart, et un certain Ross Douglas, qui était aussi expert-conseil et ex-employé du Groupe des aéroports de Transports Canada. Enfin, le comité des opérations était coprésidé par un fonctionnaire qui est administrateur des opérations dans la région du Pacifique et par un expert-conseil qui est un ex-employé d'Air Canada.

Ensemble, ils ont établi divers critères d'évaluation en se fondant sur les critères présentés dans la DDP, et ces critères avaient été établis avant réception des soumissions. Il s'agissait des cahiers des charges, si vous voulez, que M. Lane a expliqués à tous. Ces cahiers étaient utilisés par les divers membres des sous-comités d'évaluation. J'étais membre d'un sous-comité, M. Jolliffe coprésidait le sous-comité du plan d'affaires.

Nous avons fait notre travail. Nous avons présenté nos rapports aux coprésidents, qui les ont par la suite présentés au comité principal, présidé par M. Lane. Ce comité a rédigé le rapport d'évaluation final. Je crois que M. Lane a dit l'autre jour qu'il était parvenu à un consensus, un accord de tous les membres de ce comité quant au libellé du rapport final. Et c'est ce rapport qui a, en bout de ligne, été présenté au ministre.

Pendant que tout cela se passait, la firme Raymond, Chabot, Martin, Paré entreprenait une vérification. Vous remarquerez, sénateur, que je n'ai pas employé cette fois le sigle RCMP.

**Le sénateur Kirby:** Je vous en remercie.

**Le président:** Et le travail de contrôle.

**M. Desmarais:** La firme a procédé à la vérification et au contrôle du processus. Toute cette procédure était contrôlée par Price Waterhouse en ce qui touche la sécurité, si vous voulez, des informations et la façon dont les questions à poser aux promoteurs seraient formulées si on devait leur poser des questions, et ainsi de suite. Ainsi, fondamentalement, c'est ce qui se passait dans le comité d'évaluation.

**Le président:** Je pense que le sénateur Hervieux-Payette demandait pourquoi, alors, il fallait que M. Barbeau écrive une lettre le lendemain ou quelques jours plus tard. Il a demandé...

[Texte]

**Mr. Desmarais:** Each of the subcommittees, as I indicated before, wrote a report and compared the two proposals as against each other and as against the criteria. And as against the criteria, they found deficiencies in both proposals. Deficiencies were listed in those subcommittee reports as to what would have to be negotiated if this proposal was accepted. And then they scored them relative to each other and as against the criteria and came to the conclusion at the end of the day that Paxport had the higher points.

And I believe they had higher points in not only the business plan, but also the development plan, the operational plan. And I am not sure about the qualifications part. I think they were a little bit lower on qualifications. And I think the employee transfer plan was fairly close. They were relatively close to each other.

So on the three main issues, if you like, the business plan, development plan, and operational plan, which made up the bulk of the scoring — the other two plans were probably in the order of 15 to 20 per cent, but 80 per cent of the scoring — Paxport scored the highest in those three plans.

So when I said yesterday that we wanted the Paxport proposal, I wasn't necessarily speaking about the financing. They had a better operational plan for what they were proposing, and they proposed a better development. That is one of the things we were looking for in this, was redevelopment of the terminals.

**The Chairman:** Did you want to follow up on that, Senator Hervieux-Payette?

**Senator Gigantès:** I want to follow up.

**Senator Hervieux-Payette:** That's okay.

**Senator Jessiman:** Can I ask one small question, a short question? I don't think you mentioned that the development plan evaluation committee was advised by an independent architectural and engineering consultant, nor that the business plan evaluation committee was being advised by a financial consultant. In the first case, the engineer being Bob Row Eldridge and Consultants and Bob Row Architects, and the financial consultant was Richardson Greenshields. Is that correct?

**Mr. Desmarais:** Yes, senator, that is correct. I omitted those.

**Senator Jessiman:** I just wanted that on the record.

**Senator LeBreton:** We have this in the books. You don't.

**Senator Gigantès:** Mr. Chairman, I will finish in about five minutes, at most. Maybe less.

Did the firms making submissions know on what they would be evaluated and which things counted most?

[Translation]

**M. Desmarais:** Chaque sous-comité, comme je l'ai déjà dit, a rédigé un rapport et a comparé les deux propositions, l'une avec l'autre et au regard des critères. Et les deux propositions présentaient des lacunes quant au respect des critères. Les lacunes ont été énumérées dans ces rapports des sous-comités, et on y trouvait là les éléments qu'il faudrait négocier si la proposition était acceptée. Ensuite, les comités ont accordé à chaque proposition une cote relative et une cote par rapport aux critères et en sont venus, en bout de ligne, à la conclusion que Paxport avait la cote la plus élevée.

Et je crois que la cote la plus élevée concernait non seulement le plan d'affaires, mais aussi le plan de développement, le plan opérationnel. Quant à la partie des qualifications, je ne suis pas sûr. Je pense que leur cote était légèrement inférieure à ce chapitre. Quant au plan de mutation des employés, je pense que les deux cotes étaient assez rapprochées.

Ainsi, pour les trois principales questions, si vous voulez, le plan d'affaires, le plan de développement et le plan opérationnel, qui formaient la plus grande partie des notes attribuées... les deux autres plans représentaient probablement une cote de l'ordre de 15 à 20 p. 100, mais 80 p. 100 de la cote... Paxport a obtenu la cote la plus élevée sur ces trois plans.

Ainsi, lorsque j'ai dit hier que nous voulions que la proposition de Paxport soit adoptée, je ne parlais pas nécessairement du financement. Le plan opérationnel qui y était proposé était meilleur, et le développement aussi. Le réaménagement des aéroports était l'un des éléments sur lesquels portait la proposition.

**Le président:** Vouliez-vous faire un suivi sur cette question, sénateur Hervieux-Payette?

**Le sénateur Gigantès:** Je veux faire un suivi.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ça va.

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une petite question, une question courte? Je ne pense pas vous avoir entendu dire que le comité d'évaluation du plan de développement était conseillé par un expert-conseil indépendant en ingénierie et en architecture, ni que le comité d'évaluation du plan d'affaires ait fait appel aux services d'un expert-conseil en finances. Dans le premier cas, ils ont fait appel à *Bob Row Eldridge and Consultants* et à *Bob Row Architects*, et le conseiller financier était Richardson Greenshields. Est-ce exact?

**M. Desmarais:** Oui, sénateur, c'est exact. Je ne les avais pas mentionnés.

**Le sénateur Jessiman:** Je voulais simplement que cela soit inscrit au compte rendu.

**Le sénateur LeBreton:** Nous avons cela dans les livres. Pas vous.

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur le président, je terminerai dans environ cinq minutes, au plus. Peut-être moins.

Les entreprises qui ont présenté une soumission savaient-elles sur quoi porterait l'évaluation et lesquels de ces éléments comptaient le plus?

[Text]

**Mr. Desmarais:** They didn't know the scoring system, senator, but they knew what the major criteria against which they would be evaluated. That was in the RFP.

**Senator Gigantès:** Okay. So it would seem to the ordinary citizen that if you have two firms submitting and you find that one of them, according to your scores, has made quote the best proposal unquote but doesn't have the financeability, and the other firm has the financeability and has the second best proposal, you go to the other firm and negotiate to improve from your point of view what they are offering you, and you do not go with the person that doesn't have the financeability.

**Mr. Desmarais:** Excuse me, senator.

**Senator Gigantès:** Excuse me. It sounds as if I came, I the client, that is, the government, and said I want a world-class car, and a car salesman comes around and says, "I'll give you a world-class car with all these options," only he doesn't have the car and he doesn't have money to buy it. Come someone else who offers fewer options but who does have the car and has the money, and yet you pick the one who doesn't have the money. To me, it sounds a strange way of proceeding.

But you got the country and your political masters out of that bind because an official from Transport Canada told Paxport to merge with the number two who could deliver. So in order to do Mr. Matthews a favour so that he could get a piece of the pie, there we are, we get the merger. He doesn't get it all, but at least he gets something. That's what it looks like to an outsider looking at this.

**Mr. Chairman,** I am through. It was a statement on the question.

**The Chairman:** Do you agree with that characterization, gentlemen?

**Mr. Rowat:** I wanted to use his own analogy with respect to a car. I think it will help Senator Payette as well. In essence, the government went out looking with a tender for cars. We got two proposals back, one for this car, one for this car. We assessed our needs between the two, said this one has a very powerful engine. I like that. It's the kind of engine I would like to have in a car. But on the whole, the other car suits our needs best. Tall guy, I need leg room, big trunk space, so on and so forth. That's the car. That's the body I want to go with.

**Senator Gigantès:** No engine.

**Mr. Rowat:** You declare that car is the best one to suit our needs.

**Senator Gigantès:** It has no engine, though.

[Traduction]

**M. Desmarais:** Elles ne connaissaient pas le système de pointage, sénateur, mais elles connaissaient les principaux critères au regard desquels leur soumission serait évaluée. La DDP en faisait mention.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Ainsi, pour le citoyen ordinaire, si ces deux entreprises présentaient une soumission et que vous considériez que l'une d'entre elles, selon votre système de pointage, avait présenté la meilleure proposition, entre guillemets, mais que sa capacité financière n'était pas adéquate, et que l'autre entreprise avait une capacité financière adéquate, mais avait présenté une proposition qui s'était classée deuxième, vous alliez négocier avec la seconde pour améliorer ce qu'elle vous offrait, mais vous n'alliez pas voir l'entreprise dont la capacité financière n'était pas adéquate.

**M. Desmarais:** Pardon, sénateur?

**Le sénateur Gigantès:** Excusez-moi, c'est comme si j'arrivais, moi, le client, c'est-à-dire le gouvernement, et que je disais que je veux obtenir une voiture de classe mondiale, et que le vendeur de voitures arrivait et me disait: «Je vais vous procurer une voiture de classe mondiale munie de toutes les options», sauf qu'il n'a pas la voiture en question et qu'il n'a pas l'argent pour l'acheter. Puis, quelqu'un d'autre arrive et m'offre moins d'options, mais a la voiture et a l'argent, et pourtant, vous choisissez celui qui n'a pas l'argent. Voilà, à mes yeux, une étrange façon de faire.

Mais le pays et les maîtres politiques se sont libérés de cette contrainte parce qu'un fonctionnaire de Transport Canada a dit à Paxport de fusionner avec le numéro 2 qui, lui, avait l'argent. Ainsi, pour faire une faveur à M. Matthews et lui donner un morceau du gâteau, voilà, nous faisons une fusion. Il n'obtient pas le gâteau tout entier, mais à tout le moins, il en obtient un morceau. Pour quelqu'un qui est étranger à l'affaire, c'est à cela que ça ressemble.

Monsieur le président, j'ai terminé. C'était une déclaration sur la question.

**Le président:** Êtes-vous d'accord avec cette façon de décrire les choses, messieurs?

**M. Rowat:** J'aimerais reprendre l'analogie de la voiture. Je pense que cela aidera aussi le sénateur Payette. Essentiellement, le gouvernement a demandé qu'il lui soit présenté des soumissions pour des voitures. Il en a obtenu deux, l'une pour cette voiture, et l'autre, pour cette autre voiture. Nous avons évalué nos besoins au regard des deux, et avons dit que celle-ci possédait le moteur très puissant. J'aime ça. C'est le genre de moteur que je voudrais avoir dans une voiture. Mais dans l'ensemble, l'autre voiture répond mieux à nos besoins. Je suis grand, j'ai besoin d'espace pour les jambes, le coffre est grand, et ainsi de suite. C'est la voiture. C'est la carrosserie qu'il me faut.

**Le sénateur Gigantès:** Pas le moteur.

**M. Rowat:** Vous dites que cette voiture est celle qui répond le mieux à nos besoins.

**Le sénateur Gigantès:** Mais elle n'a pas de moteur.



[Texte]

**Mr. Rowat:** It has an engine, but it could be an under-powered engine. If you look at the debt equity ratio, it has an under-powered engine, but over all, that automobile suits our requirements best. So.

**Senator Gigantès:** It has trunk space but no engine.

**The Chairman:** Let him answer. Order.

**Mr. Rowat:** Hold on. So the government then — what I was trying to explain earlier, the government then goes back, as Victor did with the letter, to say, "Look, we like your overall proposal, but there are elements of it which are going to have to be fixed. We want a new set of tires, we want you to repair the hole in the rocker panels, and the engine is under-powered." So what —

**Senator Gigantès:** If there is an engine. There was a doubt about the engine, financial engine.

**Mr. Rowat:** In any event, you go back and identify what the requirements are going to be. It's as simple as that, and that is in essence what took place.

**Senator Gigantès:** But in effect, you went with the other car because of its engine. You forced him to take his fancy options and the rocker panels, the repaired rocker panels, and put it on the chassis of the other proposal with the engine and the electrical system that worked, et cetera. Thank you.

**Mr. Rowat:** No, I think we bought this car.

**Senator Gigantès:** Well, I don't think the car analogy works in your favour, sir, but thank you for cooperating.

**Senator Kirby:** Do you know anything about buying a car, Senator Gigantès?

**Senator Gigantès:** That's why I used it.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, I just have a couple of documents for Mr. Jolliffe, and looking at my assistant there, my letters are C, D and E, if you could give all three of them out. Can we wait one minute. I duplicated a copy for you people too. The first one, just for the record, is document 002065.

While that's being given to you, Mr. Jolliffe, the document is signed by someone called Mara Lee McLaren, which is a name that hasn't appeared before this group before. Who is she?

**Mr. Jolliffe:** Dr. McLaren is one of our staunchest resource persons and is in the room at the moment sitting over there.

**Senator Kirby:** Fine. It's a name that had not appeared before us before.

I just have one question, which I want to make sure I understood something. This is a document — sorry, I guess it was actually to Mr. Desmarais, excuse me. Mr. Desmarais, I really only have one question. You see in the first — on this document, in the first page, in that long paragraph that begins, "The main

[Translation]

**M. Rowat:** Elle a un moteur, mais il pourrait manquer de puissance. Si vous pensez au ratio capitaux empruntés/capitaux propres, son moteur manque de puissance, mais dans l'ensemble, cette voiture est celle qui répond le mieux à vos besoins. Ainsi...

**Le sénateur Gigantès:** Le coffre est vaste, mais elle n'a pas de moteur.

**Le président:** Laissez-le répondre. À l'ordre.

**M. Rowat:** Un instant. Alors, le gouvernement... ce que je tentais d'expliquer plus tôt, c'est que le gouvernement revient, comme l'a fait Victor dans sa lettre, pour dire: «Écoutez, nous aimons l'ensemble de votre proposition, mais elle contient des éléments que nous devons corriger. Nous voulons d'autres pneus, nous voulons que vous répariez le trou dans le bas de caisse, et le moteur manque de puissance.» Alors...

**Le sénateur Gigantès:** S'il y a un moteur. Il y avait un doute à propos du moteur, le moteur financier.

**M. Rowat:** Quoi qu'il en soit, vous retournez et mentionnez vos exigences. C'est aussi simple que cela, et c'est essentiellement ce qui s'est produit.

**Le sénateur Gigantès:** Mais, de fait, vous avez adopté l'autre voiture en raison de son moteur. Vous l'avez forcé à acheter ces options perfectionnées et le bas de caisse qui avait été réparé, et installé le tout sur le châssis de l'autre proposition dont le moteur et le système électrique vous plaisait, et cetera. Merci.

**M. Rowat:** Non, je pense que nous avons acheté cette voiture.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, je ne pense pas que l'analogie de la voiture avantage votre position, monsieur, mais merci de votre coopération.

**Le sénateur Kirby:** Connaissez-vous quelque chose à l'achat d'une voiture, sénateur Gigantès?

**Le sénateur Gigantès:** C'est pourquoi j'ai utilisé cette analogie.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, j'ai quelques documents pour M. Jolliffe, et, si je puis m'adresser à mon assistant, mes lettres sont C, D et E, pourriez-vous les distribuer? Pouvons-nous attendre une minute? J'ai fait un double pour vous aussi. La première, aux fins du compte rendu, porte le numéro 002065.

En attendant qu'il vous soit remis, monsieur Jolliffe, sachez que le document est signé par une personne nommée Mara Lee McLaren, nom qui n'a pas encore été mentionné devant le groupe. De qui s'agit-il?

**M. Jolliffe:** Madame McLaren est l'une des personnes ressources les plus loyales qui soient, et elle est ici même en ce moment; elle est assise là-bas.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. C'est un nom que nous n'avons pas encore vu.

J'ai seulement une question à poser, et je veux être sûr d'avoir bien compris quelque chose. Voici un document... désolé, je pense que ma question s'adresse en réalité à M. Desmarais, excusez-moi. Monsieur Desmarais, je n'ai en réalité qu'une seule question. Vous pouvez voir dans le premier... dans ce document, à la

[Text]

issue is the difficulty", in the middle of that, it refers to the MOU. Is the MOU what we have in this hearing been periodically calling the guiding principles? It's the memorandum of understanding, which is what MOU stands for, covering the guiding principles? It makes sense to me in that context.

**Mr. Desmarais:** It may well be, senator. I would have to ask Dr. McLaren what she actually meant. I can do that if you gave me a couple minutes.

**Senator Kirby:** All right. I didn't have any detailed questions except —

**Mr. Desmarais:** I believe it was probably the guiding principles.

**Senator Kirby:** Can I then ask you to turn to the last paragraph on that document, which is on — yours is two-sided photocopy. Okay. The last paragraph reads as follows:

Another problem is that the value of the offer to the crown may slowly erode when, as the negotiations progress, to the point that there may no longer be much difference in the two offers. At that point, what would happen? While it isn't a negotiating issue per se, it could well affect the negotiations.

In a sense, isn't this what happened?

**Mr. Desmarais:** We were aware of the problem, senator, that the deal could slowly erode to the point where it was — the financial offer would have ended up being the same as the ATDG offer.

**Senator Kirby:** Or very close.

**Mr. Desmarais:** Or very close, and that was one of concerns we had. As Mr. Jolliffe said yesterday, we knew we were on a slippery slope, if you like, when we started negotiating things with the airlines and so on, and it would start going down. And we were very concerned that we didn't get to that point. And I would think in the final deal, we were still well above the original ATDG offer.

**Senator Kirby:** You came down some 400 million roughly, is that right? You came down about 33 per cent from the —

**Mr. Desmarais:** We came down from 1.2 billion, if you like, to 843 million.

**Senator Kirby:** Roughly a third.

**Mr. Desmarais:** We were still above the ATDG offer which was 642 million. And a lot of that erosion, if you like, took place because of the changes to the airline agreements. I mean, when they originally set out in their proposal airline rents, those rents were to be capitalized at roughly 12 per cent. I think we were down around 10 per cent in the final deal. And this was a based on a percentage rent formula when we got to these numbers. The Crown was getting something like 40.5 per cent of the gross revenue at this point. And so when you reduce the gross revenue charging to the airlines, you do get some erosion.

[Traduction]

première page, dans le long paragraphe qui commence par: «La principale question est la difficulté», au milieu, on parle du protocole d'entente. Le protocole d'entente est-il ce que, dans le cadre des audiences ici, nous avons périodiquement appelé les principes directeurs? Est-ce lui qui gouverne les principes directeurs? Dans le contexte, cela me semblerait logique.

**M. Desmarais:** Ça pourrait bien être le cas, sénateur. Il me faudrait demander à Mme McLaren ce qu'elle voulait vraiment dire. Je peux faire ça si vous me donnez quelques minutes.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Je n'avais pas de questions détaillées, sauf...

**M. Desmarais:** Je crois qu'il s'agissait probablement des principes directeurs.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je alors vous demander d'aller au dernier paragraphe de ce document, qui porte sur... votre photocopie est recto-verso. Très bien. Le dernier paragraphe se lit comme suit:

Il y a un autre problème: la valeur de l'offre pour la Couronne peut lentement s'amenuiser si, à mesure que les négociations progressent, il en vient à ne plus y avoir beaucoup de différence entre les deux offres. À ce moment, que se passerait-il? Même si ce n'est pas un point de négociation proprement dit, les négociations pourraient en être affectées.

En un sens, n'est-ce pas ce qui s'est produit?

**M. Desmarais:** Nous étions conscients du problème, sénateur; nous savions que les avantages de l'affaire pourraient lentement s'amenuiser au point où... l'offre financière aurait fini par être la même que celle d'ATDG.

**Le sénateur Kirby:** Ou à peu près.

**M. Desmarais:** Ou à peu près, et c'était l'une de nos préoccupations. Comme l'a dit M. Jolliffe hier, nous savions être sur une pente glissante, si vous voulez, lorsque nous avons entrepris de négocier des choses avec les sociétés aériennes et ainsi de suite, et nous risquions de commencer à descendre. Et nous faisons très attention de ne pas en venir à ce point. Et je pense que, dans l'entente finale, nous étions encore bien au-dessus de l'offre initiale d'ATDG.

**Le sénateur Kirby:** Vous avez réduit d'environ 400 millions de dollars, n'est-ce pas? Vous avez baissé du tiers...

**M. Desmarais:** Nous sommes passés de 1,2 milliards de dollars, si vous voulez, à 843 millions de dollars.

**Le sénateur Kirby:** Environ le tiers.

**M. Desmarais:** Nous étions encore au-dessus de l'offre d'ATDG, qui s'établissait à 642 millions de dollars. Une grande part de la diminution est attribuable, si vous voulez, à des modifications des ententes avec la société aérienne. Autrement dit, les loyers qu'elles avaient d'abord inscrit dans leur proposition pour les sociétés aériennes devaient être capitalisés à environ 12 p. 100. Je pense que nous en sommes arrivés à environ 10 p. 100 dans l'entente finale. Et ce chiffre était fondé sur une formule de pourcentage de loyer lorsque nous avons établi ces chiffres. La Couronne obtenait environ 40,5 p. 100 des recettes

[Texte]

**Senator Kirby:** Absolutely. Okay. You might just tell me after, just for my own information, if the MOU is what you and I both think it is.

The second document I gave you is a document that is called "Blue Sky Thinking", and I guess —

**Senator Jessiman:** Number?

**Senator Kirby:** It was just passed out. It is 002077, which is a document presumably written by Mr. Jolliffe. I say that only because in the upper left-hand corner it says, "Keith, good note", so I assume you wrote it. Is that correct?

**Mr. Jolliffe:** That's correct.

**Senator Kirby:** By the way, just as an aside, who did you write it to and whose handwriting is that? Because there are comments all the way through it. Whose notes are those?

**Mr. Jolliffe:** I think they are my notes, and I wrote them to Mr. Rowat.

**Senator Kirby:** That is Mr. Rowat's —

**Mr. Rowat:** It looks like my handwriting.

**Senator Kirby:** May I congratulate you. It's remarkably legible.

**Mr. Rowat:** On some occasions.

**Senator Kirby:** That I understand. I wonder if I could just ask Mr. Jolliffe — and Mr. Rowat, chime in if you'd like to — some comments on the document.

On the bottom — first of all, this document was written on June 24, about a week or so, or ten days or so, after Mr. Rowat became the chief negotiator. Right?

On the bottom of the first page, you say:

The responses to the RFP addressed these objectives — You have listed the objectives of the negotiations.

— however, the government does not have an adequate measure by which it could be satisfied that any deal resulting from the current negotiations is acceptable.

I understand what the statement means. Was an adequate way of measuring whether or not a deal was acceptable ever developed? I mean, an objective way? Or was it just a gut feel on the package?

**Mr. Jolliffe:** It was in that the RFP set out certain criteria to be met by the respondents, and the whole intent of this document was to go through the major objectives of the RFP for Mr. Rowat's ...

**Mr. Rowat:** Education.

**Mr. Jolliffe:** Education and to relate it back to those objectives as a means of stepping back from where we were so that we could look at where we were going, so that we could in

[Translation]

brutes à ce moment. Et lorsque vous en déduisez les revenus bruts facturés aux sociétés aériennes, il se produit une certaine érosion.

**Le sénateur Kirby:** Absolument. D'accord. J'aimerais maintenant que vous me disiez, simplement pour me renseigner, si le protocole d'entente est bien ce que vous et moi pensons qu'il est.

Le deuxième document que je vous ai donné est intitulé «Blue Sky Thinking», et je crois...

**Le sénateur Jessiman:** Quel en est le numéro?

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi, j'étais distrait. C'est le 002077, et il s'agit d'un document qui aurait été rédigé par M. Jolliffe. Je dis cela seulement parce qu'on peut y trouver, dans le coin supérieur gauche, la mention: «Keith, bonne note», alors je présume que vous l'avez rédigé. Est-ce exact?

**M. Jolliffe:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Soit dit en passant, en guise d'aparté, à qui avez-vous écrit cette note, et qui a écrit cette mention à la main? On trouve des commentaires un peu partout dans le document. De qui viennent-ils?

**M. Jolliffe:** Je pense qu'il s'agit de mes notes, et elles étaient destinées à M. Rowat.

**Le sénateur Kirby:** C'est...

**M. Rowat:** Cela ressemble à mon écriture.

**Le sénateur Kirby:** Permettez-moi de vous féliciter. Elle est remarquablement claire.

**M. Rowat:** À certaines occasions.

**Le sénateur Kirby:** Je comprends cela. Je me demande si vous pourriez simplement demander à M. Jolliffe... et monsieur Rowat, vous pouvez intervenir si cela vous chante... de nous donner quelques commentaires sur le document.

Au bas... tout d'abord, ce document a été rédigé le 24 juin, soit il y a environ une semaine, dix jours, après l'entrée en fonction de M. Rowat en qualité de négociateur en chef. N'est-ce pas?

Au bas de la première page, vous dites:

Les réponses à la DDP s'attachaient à ces objectifs... Vous avez énuméré les objectifs des négociations.

...cependant, le gouvernement ne dispose d'aucune mesure adéquate qui pourrait lui garantir que toute entente résultant des négociations actuelles est acceptable.

Je comprends ce que cette déclaration signifie. A-t-on jamais établi une façon adéquate de mesurer qu'une entente était ou non acceptable? Une façon objective, s'entend? Ou s'agissait-il simplement d'une impression générale?

**M. Jolliffe:** La DDP établissait certains critères auxquels devaient satisfaire les soumissionnaires, et le document visait simplement à passer en revue les principaux objectifs de la DDP pour que M. Rowat...

**M. Rowat:** Pour que je sois renseigné.

**M. Jolliffe:** C'est cela, et pour faire le lien entre ces renseignements et les objectifs afin d'obtenir un certain recul et de voir où nous allions, pour faire effectivement ce que nous avons



[Text]

fact do what we did, which was to set out the black books and all of the principles on which we would go forward with negotiations. It was relating it right back to the basic objectives in the RFP. It was my reality check. It was "Blue Sky Thinking" because I didn't want any clouds around this thing at all. I wanted to be directly objective in looking at what we were trying to deal with.

**Senator Kirby:** Okay. That is what I thought. Then let's go through your reality check.

On page 2, your second objective is private sector design, construct and finance. And your last two paragraphs on that topic say as follows:

Within indemnification for Bitove to 1999, the Diversion clause and compensation, the government is agreeing to underwrite private sector risk taking.

What then for the objectives of private sector solutions to public infrastructure problems?

As I read that, you were clearly having some doubts about whether the objective of private sector design, construct and finance was being met.

**Mr. Jolliffe:** Not at all, senator. My point there was that I thought that we really needed to look critically at how or whether one would indemnify Bitove, how or whether one would deal with a diversion clause and the compensation if there was to be any for that, how we would in fact deal with the rest of the deal so that what was sought by the minister in his letter, which was the creativity and ingenuity and inventiveness of the private sector, would in fact be seen in the final deal.

It wasn't a question that the private sector solution to this was a question. That was the direction the government gave us.

**Senator Kirby:** What about your previous —

**Mr. Rowat:** Just a further comment on that. You know the outcome on the diversion clause. There was in the final analysis, no indemnification of Bitove.

**Senator Kirby:** Why as late June were you saying, Mr. Jolliffe, the government is agreeing to undertake private sector risk taking?

**Mr. Jolliffe:** I said with those things — my point was that if we were to do indemnification, if we were to give compensation with a diversion clause, we would in fact be then underwriting the private sector risk taking. In fact, we would agree to something which one would expect the private sector to take some risk on.

**Senator Kirby:** So of those items, the Bitove indemnification and the diversion clause, you agreed to one but not the other; am I right?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Jessiman:** With reduced numbers.

[Traduction]

fait, c'est-à-dire établir les livres noirs et tous les principes qui sous-tendaient les négociations. Ainsi, on établissait un lien direct avec les objectifs fondamentaux exposés dans le DDP. C'était ma façon de vérifier. Le titre en était «Blue Sky Thinking», parce que je ne voulais aucun nuage dans l'affaire. Je voulais pouvoir jeter un regard parfaitement objectif sur l'entente que nous tentions de conclure.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. C'est ce que je pensais. Alors passons donc en revue votre façon de vérifier.

À la page 2, votre deuxième objectif est l'aménagement, la construction et le financement par le secteur privé. Et dans les deux derniers paragraphes sur le sujet, vous dites:

Pour l'indemnisation de Bitove jusqu'en 1999, la clause de détournement et la compensation, le gouvernement consent à protéger le secteur privé contre les risques.

Qu'en est-il donc des objectifs des solutions du secteur privé aux problèmes d'infrastructures publiques?

D'après ce que je comprends, vous aviez manifestement certains doutes à propos de la mesure dans laquelle l'objectif de l'aménagement, de la construction et du financement par le secteur privé était réalisé.

**Mr. Jolliffe:** Pas du tout, sénateur. Mon argument, c'était que je pensais que nous avions réellement besoin de jeter un regard critique sur la façon dont on indemniserait Bitove, si tant est qu'il y ait indemnisation, sur la façon dont nous aborderions une clause de détournement et une mesure de compensation s'il devait y en avoir, sur la façon dont nous traiterions de fait le reste de l'entente de façon que ce que recherche le ministre dans sa lettre, c'est-à-dire la créativité, l'ingéniosité et l'esprit d'invention du secteur privé, se retrouve dans l'entente finale.

Ce n'est pas qu'on remettait en doute la solution du secteur privé à cette affaire. C'était la directive du gouvernement.

**Le sénateur Kirby:** Qu'en est-il de vos...

**Mr. Rowat:** Permettez-moi un autre commentaire à ce sujet. Vous savez où a mené la clause de détournement. En définitive, Bitove n'a pas été indemnisé.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi, à la fin juin, disiez-vous, monsieur Jolliffe, que le gouvernement acceptait d'assumer les risques du secteur privé?

**Mr. Jolliffe:** À ce sujet, j'ai dit... mon argument était celui-ci: si nous devions verser des indemnités, si nous devions donner une compensation et prévoir une clause de détournement, nous assumerions de fait les risques pour le secteur privé. En fait, nous accepterions quelque chose où l'on pouvait s'attendre que le secteur privé prenne un certain risque.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, sur ces points, c'est-à-dire l'indemnisation de Bitove et la clause de détournement, vous étiez d'accord avec l'une, mais pas avec l'autre, n'est-ce pas?

**Mr. Rowat:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Et les chiffres étaient réduits.

[Texte]

**Mr. Desmarais:** Not quite. The diversion clause at this time was basically the 33 million with compensation, but the other side was asking for access to area 4 as part of that. They wanted area 4, and we did the tradeoff that we could get rid of the diversion clause with area 4 later in July. So we moved off of the diversion clause, as it was known at this time, to something that was more manageable for the government.

**Senator Kirby:** On the next page in your objective on the middle, which is to "ensure the effective integration of Terminal and Airport operations," you say again in your last line on that one:

It remains to be seen whether airline passenger needs are met.

What did you mean by that? I'm talking about your middle objective.

**Mr. Jolliffe:** Yes. I'm just trying to read my own words.

**Senator Kirby:** Sorry. This is one case where I did have some trouble with Mr. Rowat's writing, which I assume is his writing. In any event, I wasn't seeking to read the writing. I was just trying to understand. You say:

It remains to be seen whether airline and passenger needs are met.

**Mr. Jolliffe:** I think at that point in time what I was trying to bring out was that we still had to have the development agreement worked out, exactly how that would come forward, how the passengers would be able to move through the terminals. The inter-terminal connections was one of the things that they had to bring forward. The other part of that, of course, was the cost of that.

**Senator Kirby:** When the Mergco deal came forward — so all three terminals were owned by essentially the same company. Did you think that there were either synergies from an operational standpoint or advantages to passengers of having that arrangement?

**Mr. Jolliffe:** Yes, I thought there were synergies and I thought there were benefits to passengers.

**Senator Kirby:** Then why do you say in the first paragraph in that section that "no real linkages or synergies are apparent"?

**Mr. Jolliffe:** At that time we had very little knowledge as to how they would be working together.

**Senator Kirby:** So you're saying that between June 24th and the end of the negotiations, you, even though there had been almost six months or five months of Mergco having been together, as late as the end of June, you did not see linkages and synergies, but you suddenly saw them in the last three months?

**Mr. Jolliffe:** No, I think that became clearer for us. We had Terminal 3 under a separate lease arrangement, which produced a different return to the Crown than the T1T2 leases. There has to be a managerial decision as to how the airport is operated with three terminal operations and how traffic is directed between

[Translation]

**M. Desmarais:** Pas tout à fait. La clause de détournement à l'époque était fondamentalement de 33 millions avec compensation, mais l'autre partie demandait qu'on lui donne aussi accès au secteur 4. Elle voulait l'accès au secteur 4, et nous avons fait un échange: nous éliminions la clause de détournement en échange du secteur 4, plus tard en juillet. Alors, nous avons retiré la clause de détournement, sous la forme qu'elle avait à l'époque, pour introduire une clause qui donnait plus de souplesse au gouvernement.

**Le sénateur Kirby:** À la page suivante, au milieu du passage sur l'objectif, qui consiste à «permettre une intégration efficace des activités des aéroports et de l'aéroport», vous dites encore une fois, à la dernière ligne sur le sujet:

Il faudra voir si on répond aux besoins des passagers des sociétés aériennes.

Que vouliez-vous dire par là? Je parle de l'objectif que vous avez énoncé au milieu.

**M. Jolliffe:** Oui. J'essaie simplement de me relire.

**Le sénateur Kirby:** Désolé. Voilà un cas où l'écriture de M. Rowat me posait problème, puisque je présume que c'est son écriture. De toute façon, je ne cherche pas à lire ce qui est écrit. J'essayais simplement de comprendre. Vous dites:

Il faudra voir si on répond aux besoins des passagers des sociétés aériennes.

**M. Jolliffe:** Je pense qu'à ce moment-là, j'essayais de montrer qu'il nous fallait encore travailler à l'entente de développement et établir exactement comment elle fonctionnerait, comment on pourrait déplacer les passagers dans les aéroports. Le lien entre les aéroports était l'une des choses qu'il fallait établir. Évidemment, il fallait aussi établir les coûts.

**Le sénateur Kirby:** Lorsque l'entente Mergco a été présentée... alors, essentiellement, la même entreprise possédait les trois terminaux. Pensez-vous qu'il y avait des synergies sur le plan opérationnel ou que les passagers tiraient avantage de cette entente?

**M. Jolliffe:** Oui, je pense qu'il y avait des synergies et je pense que les passagers en tiraient des avantages.

**Le sénateur Kirby:** Alors pourquoi dites-vous au premier paragraphe de cette section qu'il «ne semble y avoir aucun lien réel ni aucune synergie»?

**M. Jolliffe:** À l'époque, je ne savais pas grand-chose quant à la façon dont ils allaient collaborer.

**Le sénateur Kirby:** Alors vous dites qu'entre le 24 juin et la fin des négociations, même si Mergco avait été établie depuis presque cinq mois ou six mois, vous ne pouviez voir aucun lien ni aucune synergie, mais ils vous sont soudain apparus au cours des trois derniers mois?

**M. Jolliffe:** Non, je pense que cela est devenu plus clair pour nous. Nous avions conclu un bail distinct pour l'aéroport 3, qui donnait à la Couronne un rendement différent de ceux qui avaient été conclus dans le cas des aéroports 1 et 2. Il fallait prendre des décisions de gestion quant à la façon dont l'aéroport fonctionne-

[Text]

those terminals. That had to be reviewed, but apart from that — this was some while ago now, so I really can't think of any other objectives that were in my mind in making that statement.

**Senator Kirby:** In the last objective on that page, you talk about "an appropriate financial return for the Crown...", and you say:

The government has not settled on exactly what is the bottom line in addressing this objective.

This was late June.

I guess this is a question basically for Mr. Rowat. Did the government ever decide at what point it would walk away from the table? I mean how low was too low?

**Mr. Rowat:** As I said yesterday, we followed due process on this. The criteria that was set was to be better than the next best alternatives. So I think that is one comment I can read of my own writing, "Should be opportunities cost/profit of doing it ourselves" in terms of what are the weigh-offs. That's what we compared it against eventually was the revised base case model. If it came out that this was better than the base case model, then that would be the bottom line.

**Senator Kirby:** And that comparison is the revised base case model comparison in the document that Mr. Desmarais referred —

**Mr. Rowat:** Mr. Desmarais —

**Senator Kirby:** No, Mr. Desmarais referred to a different document last night. I know the one you're talking about.

**Mr. Desmarais:** Senator, we are referring to base cases that were done all through July and August, if you like.

**Senator Kirby:** The base case kept changing?

**Mr. Desmarais:** Yes, and the conditions and assumptions kept changing in it as well. I think the best summary of it — we were looking at them last night and early this morning. They are just a lot of computer printouts with tables, and the best summary of it is in that November 4th briefing note. If we can get to that at some stage, we can take you through what the base cases said at the point when the deal was done.

**Senator Gigantès:** The base case, as you explained it, was continuing public management of the airport, right?

**Mr. Desmarais:** That's correct, senator.

**Senator Gigantès:** Why did the assumptions keep changing within so brief a period of time?

[Traduction]

rait si trois aéro-gares étaient en service et sur la façon dont le trafic aérien serait réparti entre ces trois aéro-gares. Il fallait examiner cette question, mais à l'exception de cela... cela fait déjà un certain temps, alors je ne peux réellement voir si j'avais d'autres objectifs à l'esprit au moment où j'ai fait cette déclaration.

**Le sénateur Kirby:** Au dernier objectif de cette page, vous parlez d'«un rendement financier approprié pour la Couronne...», et vous dites:

Le gouvernement n'a pas encore décidé exactement jusqu'où il est prêt à aller pour satisfaire à cet objectif.

C'était à la fin juin.

Je pense que ma question s'adresse fondamentalement à M. Rowat. Le gouvernement a-t-il jamais décidé d'un moment où il quitterait la table? Autrement dit, jusqu'où étiez-vous prêt à descendre?

**M. Rowat:** Comme je l'ai dit hier, nous avons suivi la procédure de traitement équitable à ce sujet. Selon les critères qui avaient été établis, il fallait obtenir quelque chose de meilleur que la meilleure solution de rechange. Alors, je crois que je peux lire un commentaire écrit de ma main: «Quels seraient le coût de renonciation ou les profits si nous devions le faire nous-même»; autrement dit, quelles seraient les compensations? Nous avons fini par le comparer au scénario de référence révisé. S'il s'avérait meilleur que celui-ci, alors nous aurions notre valeur minimale.

**Le sénateur Kirby:** Et cette comparaison est celle de la comparaison avec le scénario de référence révisé du document auquel M. Desmarais a fait allusion...

**M. Rowat:** M. Desmarais...

**Le sénateur Kirby:** Non, M. Desmarais a fait allusion à un document différent hier soir. Je sais de quel document vous parlez.

**M. Desmarais:** Sénateur, nous faisons allusion aux scénarios de référence qui ont été établis tout au long des mois de juillet et d'août, si vous voulez.

**Le sénateur Kirby:** Le scénario de référence changeait constamment?

**M. Desmarais:** Oui, et les conditions et hypothèses changeaient également. Je pense que la meilleure façon de résumer... nous les avons consultés hier soir et tôt ce matin. Il s'agit uniquement de toute une série d'imprimés d'ordinateurs avec des tableaux, et le meilleur résumé de tout cela se retrouve dans la note d'information du 4 novembre. Si nous pouvons en parler à un certain moment, nous vous expliquerons les caractéristiques des scénarios de référence au moment où l'affaire a été conclue.

**Le sénateur Gigantès:** D'après vos explications, le scénario de référence préconisait que la gestion de l'aéroport continue de se faire par le secteur public, n'est-ce pas?

**M. Desmarais:** C'est exact, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Pourquoi les hypothèses changeaient-elles si vite?



[Texte]

**Mr. Desmarais:** I said we ran the base case under several assumptions. The things we were changing were things like revenue. How much revenue or what was the revenue expectation of the Crown? Yesterday, we looked at 1 per cent real as one assumption that the Crown could make that we could get this. The note was that that was optimistic. We also ran it at 10 per cent real and also at zero per cent. We were looking at our various assumptions in that base case to see what really was reality and what we would have to do to match the offer we were getting from Mergeco, so that's why assumptions change.

**Senator Gigantès:** Excuse me. You have an offer that's coming from Mergeco, and you want to compare it with a base case, which is continued management by the government. You describe that as "reality", but you keep changing the basic assumptions on which you describe this reality.

**Mr. Desmarais:** Yes, senator, I do.

**Senator Gigantès:** It sounds as if — you know, if I didn't know the public service and I didn't love it as I do, it sounds as if the assumptions are being changed to reach something that would sound suitable rather than real.

**Mr. Rowat:** Senator, the way that we were modifying the model was as simple as this. The base case generated — our base case, the Crown's contract, generated an overall return to government — under the conditions 8.5 per cent at present value over 57 years — of 595 million under the base case. Theirs came in at 843 million, and it changed on a couple of occasions — 809, 843. At 843, we said what would we have to do in the base case model in terms of revenues to generate a revenue to the government equivalent to that? So let's go back and change our model and see what kind of revenues we would have to generate to equate to the 840 they have suggested to us.

So we said let's see if it would take 3 per cent per year in terms of revenues. No, it's going to take more than that. Let's try it at 5 per cent. We tried it at 5 per cent. It would take more than that. We tried it at 7. We tried it at 10.

We found out that we would have to — the federal government, if it were operating the airport, would have to have growth in revenues of 10 per cent a year to get the equivalent of what Mergeco was providing, the 843. So that's what we were — we were doing a sensitivity test to see what we would have to do.

We then asked ourselves, is it possible that the government could actually see growth and revenues of 10 per cent based on the historical management experience that we've had? We went back and checked the record, and on no occasion, I think the advice was — and I may be wrong on this — but on no occasion had the government ever exceeded the rate of inflation. In other words, it was always less than 3 per cent. So I think it's a pretty realistic assumption to say that the government was not going to

[Translation]

**M. Desmarais:** Comme je vous l'ai dit, le scénario de référence avait été établi en fonction de plusieurs hypothèses. Les choses qui changeaient étaient des éléments comme les recettes. Quelles étaient les attentes de la Couronne à ce titre? Hier, nous avons fait une hypothèse selon laquelle la Couronne aurait pu prévoir obtenir 1 p. 100. Selon la note, c'était optimiste. Nous avons également établi une hypothèse selon laquelle les recettes réelles s'élèvent à 10 p. 100 et aussi à 0 p. 100. Nous avons essayé diverses hypothèses dans ce scénario de référence pour voir en quoi consistait réellement la réalité et ce qu'il nous faudrait faire pour égaler l'offre que nous avions reçue de Mergeco, ce qui explique pourquoi les hypothèses changeaient.

**Le sénateur Gigantès:** Excusez-moi. Vous avez une offre qui vient de Mergeco, et vous voulez la comparer au scénario de référence, qui préconise que le gouvernement continuera d'assurer la gestion. Vous dites que c'est là la «réalité», mais vous changez constamment les hypothèses qui servent de fondement à votre description de cette réalité.

**M. Desmarais:** Oui, sénateur, c'est ce que je fais.

**Le sénateur Gigantès:** C'est comme si... vous savez, si je ne connaissais pas la fonction publique et que je ne l'admirais pas tant, je serais porté à croire qu'on modifie les hypothèses pour obtenir un résultat qui semble convenable plutôt que réel.

**M. Rowat:** Sénateur, la façon dont nous changions de modèle était aussi simple que ça. Le scénario de référence qui était produit... notre scénario de référence, le contrat de la Couronne, prévoyait un rendement global pour le gouvernement... si tant est qu'on obtenait 8,5 p. 100 de la valeur actuelle sur 57 ans... ou 595 millions, selon le scénario de référence. Cela leur donnait un chiffre de 843 millions, et il a changé à un certain nombre de reprises... 809, 843. À 843, nous nous sommes dit: «Que faudrait-il changer aux recettes prévues dans le scénario de référence pour que les recettes du gouvernement soient équivalentes à cela?» Alors, nous avons modifié notre modèle pour voir quelle sorte de recettes il nous faudrait obtenir pour arriver aux 840 millions qu'ils nous ont suggérés.

Alors nous nous sommes dit: «Voyons voir si cela prendrait des recettes de 3 p. 100 par année. Non, il va en falloir plus. Essayons à 5 p. 100.» Nous avons essayé à 5 p. 100. Il en fallait encore plus. Nous avons essayé à 7, et nous avons essayé à 10.

Nous avons découvert qu'il nous faudrait... le gouvernement fédéral, s'il voulait exploiter l'aéroport, devrait connaître une croissance des recettes de 10 p. 100 pour obtenir l'équivalent de ce que Mergeco fournissait, savoir 843. Alors c'est ce que nous... nous procédions à une épreuve de sensibilité pour voir ce que nous devions faire.

Ensuite, nous nous sommes demandé s'il était possible que le gouvernement connaisse réellement une croissance et des recettes de 10 p. 100, compte tenu des antécédents de gestion que nous avions. Nous avons vérifié les dossiers, et jamais... je pense que l'avis était (et je puis me tromper), mais jamais le gouvernement n'avait dépassé le taux d'inflation. En d'autres termes, c'était toujours moins de 3 p. 100. Ainsi, je pense qu'il était très réaliste de dire que le gouvernement n'irait pas aux alentours de 10 p. 100

[Text]

get into the range of 10 per cent after having been in the range of 1 to 3 per cent and probably less.

**Senator Gigantès:** Did it ever occur to you that the revenue targets that you were being promised in this deal, in view of what you were finding out through these tests you were doing, might be unrealistic and that it would turn out that the contractual party would not be able to pay the government what it promised? Because you've just done tests in which the reality showed it couldn't be done.

**Mr. Rowat:** This is where I described earlier that we had outside financial advice as well as internal financial advice that indicated that the returns that they were proposing were roughly within the range that could be expected. So it wasn't based on our own internal assessment. It was based on Stehelin, who you will hear tomorrow from Deloitte Touche, that the private sector could achieve that kind of a return.

Overall, I mean if there's an assessment as to whether the government or the private sector could do it better, I think the outcome was that the private sector could probably manage it more efficiently than the public sector could.

**Senator Gigantès:** Probably, but it is difficult to predict the cost overruns of building 18 months ahead.

**Mr. Rowat:** True.

**Senator Gigantès:** It's therefore very difficult for any private sector company to predict 57 years ahead. So the figures that we're giving you were, let us assume, the best calculations they could make, but what would have happened if that deal had gone through and their calculations, because of circumstances, turned out to be wrong and they could not pay what they promised to pay?

**Mr. Desmarais:** There were default mechanisms in the lease, senator. So if they cannot pay and they default on the lease, the lease comes to an end and we have remedies under it. One of them is to terminate the lease. In doing that, we get the terminals back; but, in terminating this lease, we also got Terminal 3 back. So we would have full ownership of Terminals 1, 2 and 3 if they defaulted on their rental obligations to us.

**Senator Gigantès:** But there would have been a considerable upheaval.

I'm prepared to accept that the private sector can deliver certain services more efficiently at a higher cost to the public and the airlines, as Mr. Desmarais said at one point.

**Senator Jessiman:** That's not true.

**Senator Gigantès:** He said that yesterday.

**Senator Jessiman:** Well, repeat it and ask him again.

**Senator Gigantès:** Did you or did you not say yesterday —

[Traduction]

après avoir été aux alentours de 1 à 3 p. 100 et probablement moins.

**Le sénateur Gigantès:** Vous est-il déjà arrivé de penser que les recettes qu'on vous promettait dans cette entente, compte tenu de ce que vous trouviez dans ces épreuves que vous faisiez, pouvaient être irréalistes et qu'il pouvait arriver que le promoteur qui aurait le contrat ne serait pas capable de payer au gouvernement ce qu'il lui avait promis? Après tout, vous veniez de faire des épreuves qui montraient que cela ne pouvait pas réellement se faire.

**M. Rowat:** C'est à cette étape, comme je l'ai dit plus tôt, que nous avons obtenu des conseils financiers de l'extérieur... comme de l'intérieur... selon lesquels le rendement qu'on nous proposait était, grosso modo, dans les limites de ce qu'on pouvait attendre. Ainsi, ce n'était pas fondé sur notre propre évaluation interne. C'était fondé sur celle de Stehelin, de Deloitte Touche, qui doit comparaître demain, et qui disait que le secteur privé pouvait obtenir ce genre de rendement.

Dans l'ensemble, s'il y a une évaluation quant à qui, du gouvernement ou du secteur privé, pouvait le mieux s'en tirer, je pense que les résultats monteraient que le secteur privé pourrait probablement s'en tirer plus efficacement que le secteur public.

**Le sénateur Gigantès:** Probablement, mais il est difficile de prédire les dépassements de coûts de construction 18 mois à l'avance.

**M. Rowat:** C'est vrai.

**Le sénateur Gigantès:** Il est donc très difficile pour toute entreprise du secteur privé de prédire 57 ans à l'avance. Ainsi, les chiffres que nous vous donnons étaient, présumons-nous, le meilleur calcul possible, mais que se serait-il produit si l'affaire avait été conclue et si leurs calculs, en raison des circonstances, s'étaient révélés faux et que l'entreprise n'avait pas payé ce qu'elle avait promis?

**M. Desmarais:** Le bail comprenait des clauses de non-exécution, sénateur. S'ils ne pouvaient payer et qu'ils faisaient défaut à leurs obligations, le bail se terminait, et nous avions des recours. L'un d'entre eux consistait à mettre un terme au bail. Ce faisant, nous reprenions les aérogares; mais, si nous devions mettre un terme au bail, nous reprenions aussi l'aérogare 3. Alors, nous aurions été entièrement propriétaires des aérogares 1, 2 et 3 si l'entreprise faisait défaut à ses obligations de locataire.

**Le sénateur Gigantès:** Mais cela aurait causé de grands bouleversements.

Je suis prêt à admettre que le secteur privé peut offrir certains services de façon plus rentable et à un coût plus élevé pour le public et les sociétés aériennes, comme M. Desmarais l'a dit à un certain moment.

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas vrai.

**Le sénateur Gigantès:** Il l'a dit hier.

**Le sénateur Jessiman:** Eh bien, répétez-le et demandez-lui s'il l'a dit.

**Le sénateur Gigantès:** Avez-vous, oui ou non, dit hier...

[Texte]

**Mr. Desmarais:** I said the proposal yesterday indicated higher costs to the airlines and passengers. I didn't say the final deal did.

**Senator Gigantès:** The proposal, and the final deal did not?

**Mr. Desmarais:** The final deal indicated that the rates being charged were equivalent to Terminal 3 and competitive with other world airports with new construction. The charges to the passengers were controlled to the level that we historically, as Transport Canada, control the pricing levels.

**Mr. Rowat:** Senator, I wonder if I can add a point here because it hasn't come up and it has to and should come up before we conclude today or else we'll be back again.

One of the reasons for the reduction in rent in this proposal was because of a rebate to the airlines of 15 per cent, all the airlines in Terminal 1 and Terminal 2. That rebate was one of the major factors in terms of the rent to government being reduced from the very high level down to 843 million, net present value.

**Senator Gigantès:** Thank you.

**The Chairman:** Are you through?

**Senator Kirby:** No. I thought I was letting a supplementary go.

**The Chairman:** Oh, I see. Okay. They are long breaks. I'm sorry.

**Senator Lynch-Staunton:** They are getting longer and longer.

**Senator Kirby:** I wasn't complaining. I just wanted to know if this was mine.

On page 4 of that document, your last two paragraphs say as follows:

The financial return to the Crown is diminishing from that proposed by Paxport and can be expected to decline even further given the current expectations by Mergeco for indemnification for errors of omission and provision of compensation for diversion of traffic.

The next line:

The bottom line with respect to the government's objectives is that the current deal is being close to unacceptable.

Mr. Jolliffe, you wrote that on the 24th of June. Two months later we signed a deal. Yet, we're told that although there was a lot of issues to be dealt with, the major, the only really big, difficult, outstanding issue left was the Air Canada problem. How is it possible that in two months you go from saying that the deal is close to being unacceptable to one which you so enthusiastically supported for the last day and a half?

[Translation]

**M. Desmarais:** J'ai dit hier que la proposition dénotait des coûts élevés pour les sociétés aériennes et les passagers. Je n'ai pas dit la même chose pour l'entente finale.

**Le sénateur Gigantès:** La proposition et l'entente finale ne le faisaient pas?

**M. Desmarais:** L'entente finale indiquait que les tarifs facturés étaient équivalents à ceux de l'aérogare 3 et qu'ils concurrençaient ceux des autres aéroports dans le monde où il y avait de nouvelles constructions. Les frais facturés aux passagers étaient contrôlés dans la mesure où, traditionnellement, Transports Canada exerce un contrôle sur les prix.

**M. Rowat:** Sénateur, je me demande si je peux ajouter un argument ici, lorsqu'il n'a pas été mentionné et qu'il le devrait avant que nous ne terminions aujourd'hui, sinon il ressurgira de nouveau.

L'un des motifs de la réduction de loyer dans cette proposition était l'escompte de 15 p. 100 consenti aux sociétés aériennes, à toutes les sociétés aériennes des aérogares 1 et 2. Cet escompte était l'un des principaux facteurs de la réduction du loyer payé au gouvernement, qui est passé d'un montant très élevé à 843 millions de dollars, soit la valeur actuelle nette.

**Le sénateur Gigantès:** Merci.

**Le président:** Avez-vous terminé?

**Le sénateur Kirby:** Non. Je pensais qu'on posait une question supplémentaire.

**Le président:** Oh, je vois. D'accord. Il y a de longues pauses. Je suis désolé.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Elles deviennent de plus en plus longues.

**Le sénateur Kirby:** Je ne me plaignais pas. Je voulais simplement savoir si c'était mon tour.

À la page 4 du document, les deux derniers paragraphes se lisent comme suit:

Le rendement financier pour la Couronne diminue par rapport à celui qui avait été proposé par Paxport, et on peut s'attendre à ce qu'il diminue encore étant donné que Mergeco s'attend actuellement à être indemnisé pour les erreurs d'omission et la disposition de compensation relative au détournement du trafic.

À la ligne suivante:

Par rapport aux objectifs du gouvernement, cela fait en sorte que l'entente actuelle est sur le point d'être inacceptable.

Monsieur Jolliffe, vous avez écrit cela le 24 juin. Deux mois plus tard, nous avons signé une entente. Pourtant, on nous dit que même si les problèmes à régler sont multiples, la seule question majeure en suspens, la seule qui ait été énorme et difficile à régler, c'était le problème d'Air Canada. Comment, en deux mois, pouvez-vous passer d'une attitude où vous jugez l'entente quasi inacceptable à une attitude où vous appuyez la même entente avec beaucoup d'enthousiasme depuis un jour et demi?



[Text]

**Mr. Jolliffe:** Because we had agreement on how the terminals would be developed, the stages of development, how those investments would come through in the \$96 million up front, how the financial return to the Crown was in fact achieved, and how the objective of dealing with the airlines prices and cost to users was achieved.

At this point in time, this was my feeling. Two months is not a long period of time, but in this deal, that was a fair amount of time. We were doing a lot of things. I still hold to my earlier statement that what we came up with was, with the objectives that we were following, a good deal.

**Senator Kirby:** So changing the negotiator had a dramatic impact in terms of your assessment of the outcome of the deal?

**Mr. Jolliffe:** No, I think that —

**Senator Kirby:** In the sense that all of this progress was made when the negotiator was changed.

**Senator Jessiman:** Hey!

**Senator Kirby:** That's a statement of fact. That's not even a —

**Senator Jessiman:** Ask them a question.

**Senator Kirby:** I just made a statement of fact.

**Mr. Jolliffe:** I think the strategies that we employed by making sure that everybody understood the objectives that we were trying to achieve around town and making sure that we received, you know, directions from the government as to how we would deal with various issues, helped us conclude the deal that I think, compared to the other alternatives, was the better deal.

**Senator Kirby:** Can I just ask you one comment on the last page I gave you — I'm sorry, the last document I gave you, which is a note from you to Gerry Berigan. This was before the RFP was even issued.

**Mr. Jolliffe:** Yes, sir. Gerry Berigan was my superior at that time. I was working for him. He was dealing with the advisory committee that I think Mr. Desmarais referred to yesterday.

**Senator Kirby:** What essentially is the document?

**Mr. Jolliffe:** It's a record of a telephone conversation that I took on Mr. Berigan's behalf from Ray Hession. Mr. Berigan wasn't in the office, and I took the telephone call. He started off by saying that he wanted to talk about a question of timing. If you want me to go through this, he said he assumes the government is okay on the RFP, meaning that he still thinks that an RFP is going to be coming out at some time in the future. He mentioned that he was leading a trade mission to Singapore and the Far East during from the period 26th of February to 13th of March, 1992. He said that he would like to have something before he leaves for Singapore.

**Senator Kirby:** What did he mean by "something"?

[Traduction]

**M. Jolliffe:** Parce que nous avions une entente quant à l'aménagement des aérogares, aux étapes de cet aménagement, à la façon dont les investissements s'approcheraient des 96 millions de dollars donnés en dépôt préalable, à la façon dont la Couronne a, de fait, obtenu le rendement financier qu'elle souhaitait et comment les objectifs relatifs au prix pour les sociétés aériennes et aux coûts pour les usagers étaient réalisés.

À ce moment-là, c'était ce que je pensais. Deux mois, ce n'est pas long, mais dans cette affaire, cela représentait une période appréciable. Nous faisons beaucoup de choses. Je confirme ma déclaration antérieure selon laquelle nous avons obtenu une bonne entente, compte tenu des objectifs que nous souhaitions réaliser.

**Le sénateur Kirby:** Ainsi, un changement de négociateur a eu un effet spectaculaire sur votre évaluation des résultats de l'entente?

**M. Jolliffe:** Non, je pense que...

**Le sénateur Kirby:** Dans la mesure où tous ces progrès ont été réalisés lorsqu'on a changé de négociateur.

**Le sénateur Jessiman:** Hé!

**Le sénateur Kirby:** C'est un énoncé de fait. Ce n'est même pas...

**Le sénateur Jessiman:** Posez-leur une question.

**Le sénateur Kirby:** J'ai seulement fait un énoncé de fait.

**M. Jolliffe:** Je pense que les stratégies utilisées pour faire en sorte que tout le monde comprenne les objectifs que nous tentions de réaliser et pour nous assurer que nous recevions, vous savez, les directives du gouvernement quant à la façon d'aborder diverses questions nous ont aidés à conclure que cette entente était, comparativement aux autres choix, la meilleure.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je faire un commentaire sur la dernière page que je vous ai donnée... excusez-moi, le dernier document que je vous ai donné, qui est une note que Gerry Berigan vous a adressée. C'était avant même l'émission de la DDP.

**M. Jolliffe:** Oui, monsieur. Gerry Berigan était mon supérieur à l'époque. Je travaillais pour lui. Il traitait avec le comité consultatif auquel M. Desmarais a fait, je crois, allusion hier.

**Le sénateur Kirby:** Essentiellement, quel est ce document?

**M. Jolliffe:** C'est un compte rendu d'une conversation téléphonique que j'ai eue au nom de M. Berigan avec Ray Hession. M. Berigan étant absent du bureau, j'ai pris l'appel. Il a commencé par dire qu'il voulait parler de la question du temps. Si vous voulez que je vous explique, il a dit qu'il présumait que le gouvernement acceptait la DDP, et il voulait dire par là qu'il pensait toujours qu'une DDP serait émise à un certain moment. Il a mentionné qu'il dirigeait une mission commerciale qui se rendait à Singapour et en Extrême-Orient dans la période du 26 février au 13 mars 1992. Il m'a dit qu'il aimerait avoir quelque chose avant de quitter pour Singapour.

**Le sénateur Kirby:** Que voulait-il dire par «quelque chose»?

[Texte]

**Mr. Jolliffe:** I believe he meant that he would like to have the RFP in his hands by that time, thinking that it might be issued by that time so that he could give direction to the people that would be dealing with the RFP to get on with it whilst he was away. He was really concerned that he wouldn't be around when the RFP was issued.

**Senator Kirby:** In fact, the RFP was issued two days after — sorry, the RFP was three days. He got back on a Friday, he told us, and the RFP was issued on the Monday right after he got back.

**Mr. Jolliffe:** I believe so.

**Senator Kirby:** Was there any discussion about releasing the RFP? I guess bluntly the question is this: Was the timing of the release of the RFP timed so that Mr. Hession was back before it was released?

**Mr. Jolliffe:** Not at all, sir.

**Senator Kirby:** You think the timing was purely coincidental?

**Mr. Jolliffe:** Absolutely.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. That's all I had.

**Senator Lynch-Staunton:** I'd like to go back to a previous discussion on the significance of certain dates leading up to the famous October 7 date.

In reading the transcript of last Thursday on that issue, which was brought up by Senator Bryden, and reading Mr. Rowat's testimony of yesterday, I find that there are two vastly different interpretations. Because that 7th of October date is so controversial, it's very important that we really have a complete and — well, a complete understanding of its significance, if any.

Now, before going into the date, let me just get everything straight. I'm going to use a chronology of events as prepared by the Library of Parliament.

On the 18th of June, 1993 —

**Senator Kirby:** This is not being difficult. Is this —

**Senator Lynch-Staunton:** The chronology of events, it's not numbered. It's in the briefing book and has been available every day since we started.

**Senator Kirby:** I wasn't complaining. I was just asking you what document so I can look at it.

**Senator Lynch-Staunton:** On the 18th of June, 1993, the government and T1T2 partnership signed a letter of understanding. A letter of understanding, can that be defined as the two parties have come to a general agreement on a discussion, and they are ready to proceed to the finalization of documents to confirm that agreement?

**Mr. Rowat:** I'm sorry. I missed the date.

**Senator Lynch-Staunton:** 18th of June, 1993.

[Translation]

**M. Jolliffe:** Je pense qu'il voulait dire qu'il aurait aimé avoir la DDP en mains à ce moment-là, parce qu'il croyait qu'elle pouvait être émise avant qu'il revienne, alors il voulait pouvoir donner des directives aux gens qui s'en occuperaient pendant qu'il serait à l'étranger. Il craignait réellement de ne pas être là quand la DDP serait émise.

**Le sénateur Kirby:** En fait, la DDP a été émise deux jours plus tard... désolé, je veux dire trois jours. Il est revenu un vendredi, nous a-t-il dit, et la DDP a été émise le lundi suivant.

**M. Jolliffe:** Je pense que c'est le cas.

**Le sénateur Kirby:** Y a-t-il eu des discussions à propos de l'émission de la DDP? Je pense qu'on pourrait résumer la question ainsi: a-t-on choisi le moment de la publication de la DDP en fonction du moment où M. Hession était de retour?

**M. Jolliffe:** Pas du tout, monsieur.

**Le sénateur Kirby:** Vous pensez donc qu'il s'agissait d'une pure coïncidence?

**M. Jolliffe:** Absolument.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** J'aimerais revenir à une discussion que nous avons eue sur l'importance de certaines dates, jusqu'au fameux 7 octobre.

En lisant la transcription de jeudi dernier, à ce propos, comme le sénateur Bryden l'a fait valoir, et en lisant le témoignage que M. Rowat a présenté hier, je constate qu'il y a deux interprétations très, très différentes. Comme cette date est si controversée, il est très important que nous comprenions... enfin, que nous comprenions tout à fait l'importance qu'elle peut avoir, si elle en a.

Bon, avant d'aborder la question de la date, permettez-moi d'abord de tirer les choses au clair. Je vais faire référence à une chronologie des événements qui a été préparée par la Bibliothèque du Parlement.

Le 18 juin 1993...

**Le sénateur Kirby:** Je ne veux pas être difficile. Est-ce...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** La chronologie des événements... ce n'est pas numéroté. Cela se trouve dans le cahier d'information, c'est à notre disposition depuis le tout début des audiences.

**Le sénateur Kirby:** Je ne me plaignais pas. Je vous demandais simplement de quel document il s'agissait, pour que je puisse le regarder.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 18 juin 1993, le gouvernement et la société en commandite T1T2 ont signé une lettre d'accord. Faut-il entendre par là que les deux parties en sont venues à un accord général concernant une discussion et qu'elles sont prêtes à parachever les documents confirmant l'accord en question?

**M. Rowat:** Je m'excuse. Je n'ai pas noté la date.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 18 juin 1993.

[Text]

**Mr. Rowat:** Yes. That letter of understanding was the status of negotiations at that point and what we intended to do from thereon in, the two parties.

**Senator Lynch-Staunton:** What was left to do at that time?

**Mr. Rowat:** At that point, I had just inherited the file, and we had the Air Canada issue outstanding. We had to finally settle the diversion threshold. We had Terminal 1, which we had to settle how long it would remain open and at what cost and at whose cost. We had the veto of indemnification issue. We had the environmental issue. We had issues of tenant equity and financing and the question of the personal facilitation charge.

Out of all of those, they had been brought very close to closure on many of them. The one large outstanding one was the Air Canada issue.

**Senator Lynch-Staunton:** On the 27th of August, an Order in Council authorized the Minister of Transport to enter into lease and development agreements with T1T2 on the basis of Treasury Board approval. At what stage are we at now in coming to a contract, a final contract?

**Mr. Rowat:** The minister had the authority he needed from the Order in Council to conclude the ground lease. He had the authorities from the government to proceed with whatever outstanding items there were, to negotiate those to conclusion, and finalize and sign the contract.

**Senator Lynch-Staunton:** On the 30th of August, the minister announces an agreement with T1T2 for modernization of Terminals 1 and 2. That's on the 30th of August.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Lynch-Staunton:** At that stage, is the agreement final?

**Mr. Rowat:** Not all of the negotiations were complete at that point, but all of the broad parameters of the agreement had been completed. There was an agreement in principle at that point on the largest items between the government, Pearson Development Corporation, and between Pearson Development Corporation and Air Canada.

**Senator Lynch-Staunton:** Were discussions so far advanced or the agreements so far advanced that if one or the other party wanted to back off, there might have been some serious repercussions? I mean — I'll word it another way.

Were the parties so firmly committed at that stage that there was no turning back unless by mutual agreement?

**Mr. Rowat:** There was an agreement in principle. If one of the parties had come back and wanted major material changes, then that would have sent us back to the drawing boards.

**Senator Lynch-Staunton:** "Sent us back to" —

**Mr. Rowat:** To the drawing boards.

[Traduction]

**M. Rowat:** Oui. Cette lettre d'accord témoignait du stade où en étaient rendues les deux parties dans les négociations et de ce qu'ils avaient l'intention de faire à partir de ce moment-là.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Que restait-il à faire à ce moment-là?

**M. Rowat:** À ce moment-là, je venais d'hériter du dossier, et la question d'Air Canada demeurait en suspens. Il nous fallait régler enfin la question du «seuil de déroutement». Il fallait déterminer pendant combien de temps l'aérogare 1 demeurerait ouverte et à quel coût, et qui paierait la note. Il y avait la question du veto proposé dans le cas de l'indemnisation. Il y avait la question de l'environnement. Il y avait la question de l'équité envers les locataires et celle du financement, et il y avait la question des frais de prestations supplémentaires.

Un grand nombre de ces questions étaient prêtes à être réglées de manière définitive. La grande question qui demeurait en suspens était celle d'Air Canada.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 27 août, par un décret, le ministre des Transports a pu conclure des accords de bail et d'aménagement avec T1T2 avec l'approbation du Conseil du Trésor. À quel stade se trouve-t-on alors pour ce qui est de l'établissement d'un contrat, d'un contrat définitif?

**M. Rowat:** Le décret habilitait le ministre à conclure le bail foncier. Le gouvernement lui avait donné les pouvoirs nécessaires pour régler les questions qui demeuraient en suspens, pour négocier en vue de s'entendre à leur sujet et de parachever et de signer le contrat.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 30 août, le ministre annonce que le gouvernement a conclu avec T1T2 un accord sur la modernisation des aérogares 1 et 2. Nous sommes le 30 août.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** À ce stade-là, l'accord est-il définitif?

**M. Rowat:** Toutes les négociations n'avaient pas été menées à terme à ce moment-là, mais tous les paramètres généraux de l'accord étaient bien établis. À ce moment-là, le gouvernement et la *Pearson Development Corporation*, d'une part, et la *Pearson Development Corporation* et Air Canada, d'autre part, avaient une entente de principe sur les points les plus importants.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Les discussions ou les ententes étaient-elles à ce point avancées que si jamais l'une ou l'autre des parties voulait faire marche arrière, il pourrait y avoir de graves répercussions? Enfin, je vais reformuler.

Les parties étaient-elles à ce point engagées qu'il n'était plus possible de faire marche arrière, à moins que ce ne soit par consentement mutuel?

**M. Rowat:** Il y avait une entente de principe. Si l'une des parties avait voulu apporter des modifications d'importance, cela nous aurait ramenés à la case départ selon le conseil des experts.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Selon...

**M. Rowat:** Selon le conseil des experts.



[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** To the drawing boards or Treasury Board.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Gigantès:** Some board.

**Senator Lynch-Staunton:** So we can say that on the 7th of August, the parties were pretty close to a final agreement which was signed, as I understand by your testimony, Mr. Rowat, yesterday, on the 3rd of October by Pearson Development and on the 4th of October by Minister Corbeil?

**Mr. Rowat:** That's correct.

**Senator Lynch-Staunton:** And those were the two final — those signatures, in effect, concluded the final agreement?

**Mr. Rowat:** That's right, and those were then put into escrow.

**Senator Lynch-Staunton:** So it's important, then, to understand that the contracts, the final signatures to the contracts known as the Pearson agreements were signed by one party on the 3rd of October and by the Government of Canada on the 4th of October.

**Mr. Rowat:** Yes.

**Senator Lynch-Staunton:** Because the reason I want to stress that is that Senator Bryden, when he was questioning you on this, said:

Is it normal for the Prime Minister to direct a contract to be signed?

In effect, Prime Minister Campbell did no such thing. The contracts had already been signed on the 7th of October. That's correct?

**Mr. Rowat:** Yes. The direction that I got on the 7th was for me to sign to release the documents.

**Senator Lynch-Staunton:** Yes, but let me take you through all of this because there has been so much misinterpretation, whether deliberate or not, on the significance of Mrs. Campbell's directive that I, at the expense of repeating it too often, want to make it clear that on the 3rd and 4th of October, the final signatures to the Pearson agreements had been affixed. It was then that the documents, as you were about to say, were put into escrow.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Lynch-Staunton:** Right? The signed documents were put into escrow, the reason for that being, as you said yesterday, is that there were a number of conditions to be met, including to make sure that there was \$61 million at the —

**Mr. Rowat:** Was available on closing.

**Senator Lynch-Staunton:** Was available, and so the documents were to remain in escrow until certain conditions — particularly that one — were met.

**Mr. Rowat:** It gave us the extra time to ensure that those various conditions were met.

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Selon le conseil des experts ou selon le Conseil du Trésor.

**M. Rowat:** Tout à fait.

**Le sénateur Gigantès:** Il y a un conseil là-dedans quelque part.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** On peut donc dire qu'au 7 août, les parties étaient assez près d'une entente définitive qui a été signée, si j'interprète bien le témoignage que vous nous avez présenté hier, monsieur Rowat, le 3 octobre, par la *Pearson Development Corporation*, et le 4 octobre, par le ministre Corbeil?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et il s'agissait là des deux... ces signatures signifiaient la conclusion de l'entente définitive?

**M. Rowat:** Oui, et cela a ensuite été mis en mains tierces.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Il est donc important de savoir que les contrats, la signature finale des contrats, que l'on assimile aux accords relatifs à l'aéroport Pearson, ont été signés par une partie le 3 octobre, et par le gouvernement du Canada, le 4 octobre.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si j'insiste là-dessus, c'est parce que le sénateur Bryden, quand il vous interrogeait là-dessus, vous a posé la question suivante:

Est-il normal que la première ministre donne pour instruction qu'un contrat soit signé?

En fait, Mme Campbell n'a jamais fait cela. Les contrats avaient déjà été signés le 7 octobre. N'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui. Le 7 octobre, j'ai reçu la consigne de signer en vue de l'exécution des documents.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Oui, mais j'aimerais tout revoir cela avec vous parce qu'on a si mal interprété, de façon délibérée ou non, l'importance de la directive de Mme Campbell: Au risque de trop me répéter, je veux qu'il soit clair que le 3 et le 4 octobre, les accords relatifs à l'aéroport Pearson portaient la signature finale. C'est à ce moment-là que les documents, comme vous vous apprêtiez à le dire, ont été mis en mains tierces.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord? Les documents signés ont été mis en mains tierces parce qu'il fallait, comme vous l'avez dit hier, répondre à un certain nombre de conditions, y compris s'assurer qu'il y avait 61 millions de dollars au...

**M. Rowat:** Accessibles au moment où l'accord devait être conclu.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Qu'ils soient accessibles, et les documents devaient demeurer en mains tierces jusqu'à ce que certaines conditions... celle-là en particulier... soient satisfaites.

**M. Rowat:** Cela nous donnait le temps voulu pour nous assurer que les diverses conditions étaient respectées.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** Right. Now had those conditions been met on the 3rd and 4th of October, there would be no need to put the documents into escrow, right?

**Mr. Rowat:** I'm not sure exactly where we were in the context of meeting those conditions precedent. We had worked out the time line days before.

**Senator Lynch-Staunton:** You mean no matter when the final signatures, it had been agreed that the 7th of October was the day, if all the conditions were met, that the documents would be released?

**Mr. Rowat:** The 7th was the chosen date that the deal would be concluded.

**Senator Kirby:** Chosen by who?

**Mr. Rowat:** As I explained yesterday, we had indicated to ministers that in August — and to the other side — that the end of September would be probably when we would have all of our legal documents in place. I don't recall who actually chose the date of October 7th, but that was concluded as being the best date that would be available. I think the documents were only finalized sometime in late September, early October. So that was just a convenient date.

**Mr. Desmarais:** Could I just clarify something? The October 7th date was a date that was discussed with the other side in early July, and there was a discussion between myself and Mr. Peter Coughlin. We agreed at that time that October 7th sounded like a reasonable date to work towards, and that's where the October 7th date came from. It was during the first week of July we discussed it. So it was a decision, if you like, of the bureaucracy and the other side that made the decision on October 7th.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, then, so the 7th — yeah, I was describing it because somebody gave me some documents relating to this.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Excuse me. If I may interject, senators, when we heard that yesterday, I asked for the production of the document that Mr. Rowat signed. It's just been delivered to me by his department now. It's called "authorization to release escrow documents and funds," and I think perhaps we should distribute them.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, may I say something?

Your timing is getting superb.

**Mr. Nelligan:** Thanks to Mary-Lee McLaren down there.

**Senator Gigantès:** On this point, I want a tiny supplementary.

**The Chairman:** Is that all right, senator?

**Senator Lynch-Staunton:** If it's tiny. Do you have a number?

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Bon, si ces conditions étaient respectées en date du 3 et du 4 octobre, il ne serait pas nécessaire de mettre les documents en mains tierces, n'est-ce pas?

**M. Rowat:** Je ne sais pas très bien où nous en étions pour ce qui est de répondre aux conditions suspensives. Nous avions établi les délais quelques jours auparavant.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous dites donc que quel que soit le moment où les documents sont signés, il avait été convenu que le 7 octobre représentait la date à laquelle, dans la mesure où toutes les conditions étaient réunies, les documents seraient exécutés.

**M. Rowat:** Le 7 octobre était la date choisie pour la conclusion de l'affaire.

**Le sénateur Kirby:** Choisie par qui?

**M. Rowat:** Comme je l'ai expliqué hier, nous avions signalé aux ministres qu'en août (et à l'autre partie), que ce serait à la fin du mois de septembre que nous aurions probablement tous nos documents juridiques en place. Je ne me souviens pas qui a choisi le 7 octobre, mais on a conclu qu'il s'agissait de la meilleure date parmi les dates possibles. Je crois qu'il a fallu attendre la fin du mois de septembre, le début du mois d'octobre pour que les documents soient prêts. C'était donc seulement une date commode.

**M. Desmarais:** Permettez-vous que j'éclaircisse un point? Il avait été question du 7 octobre dans les discussions avec l'autre partie au début du mois de juillet, comme il en avait été question dans la discussion entre moi-même et M. Peter Coughlin. Nous avons convenu à ce moment-là que le 7 octobre semblait être une date cible raisonnable; voilà d'où provenait l'idée du 7 octobre. C'est au cours de la première semaine de juillet que nous en avons parlé. C'était donc une décision, si vous voulez, de la bureaucratie et de l'autre partie, celle de fixer la date au 7 octobre.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, c'est donc que le 7... oui, j'en parlais parce que quelqu'un m'a donné des documents qui avaient trait à cela.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Excusez-moi. Si vous me permettez d'intervenir, sénateurs: quand nous avons entendu cela hier, j'ai demandé que l'on produise le document que M. Rowat avait signé. Son ministère vient juste de me le transmettre. Le document porte le titre «authorization to release escrow documents and funds.» Nous devrions peut-être le distribuer.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, puis-je dire quelque chose?

Votre synchronisme commence à être extraordinaire.

**M. Nelligan:** Merci à Mary-Lee McLaren, là-bas.

**Le sénateur Gigantès:** J'ai une petite question supplémentaire à ce sujet.

**Le président:** Est-ce que cela vous convient, sénateur?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si c'est une petite question. Avez-vous le numéro?

[Texte]

**Senator Gigantès:** This is my seventh supplementary.

In testimony which I've been reading in the transcripts, Mrs. Bourgon said that after you asked — was it you, Mr. Rowat, who asked for direction as to what —

**Mr. Rowat:** Yes. I spoke to the deputy minister, and she had already concluded that we should seek direction. I certainly agreed with her when I spoke to her.

**Senator Gigantès:** And you got this direction. The document is 00092, a fax to B. Rowat, Associate Deputy Minister of Transport, by J. Bourgon, Deputy Minister of Transport. It says:

1) The Prime Minister, the Right Honourable Kim Campbell, has instructed Mr. Glen Shortliffe to proceed —

**Senator Lynch-Staunton:** I said a tiny supplementary, Mr. Chairman, not a speech.

**Senator Gigantès:** This isn't a speech; it's a document.

**Senator Jessiman:** It was read in twice yesterday.

**Senator Gigantès:** So what is the relation between this direction given by the then Prime Minister to what we're talking about? The date is October 7th.

**Mr. Rowat:** When Madam Bourgon and I discussed the need for some direction to release the documents, she in turn had discussions with Glen Shortliffe, the then clerk, and my understanding is that they then contacted PMO looking for the kind of direction that we were requesting.

**Senator Gigantès:** This doesn't talk of releasing from escrow. It says:

— to proceed with the signature of the remaining legal documents concerning the transfer of T1/T2 this afternoon at 1400 hours.

**Mr. Rowat:** I don't know who drafted this. The remaining —

**Senator Gigantès:** Shall I give it to you?

**Mr. Rowat:** I've got it.

**Senator Gigantès:** You've got it?

**Mr. Rowat:** I have it.

**Senator Gigantès:** Well, it's Mrs. Bourgon who has drafted it.

**Mr. Rowat:** Well, I'm assuming that the relevant legal documents released from escrow — I'm assuming that's what she meant by relevant "legal documents".

**Senator Lynch-Staunton:** If I may continue, Mr. Chairman.

**Senator Gigantès:** I'm finished. Thank you.

[Translation]

**Le sénateur Gigantès:** C'est ma septième question supplémentaire.

Dans le témoignage dont je fais la lecture dans les transcriptions, Mme Bourgon a dit qu'après que vous avez demandé... est-ce vous, Monsieur Rowat, qui avez demandé des instructions quant à...

**M. Rowat:** Oui. J'ai parlé à la sous-ministre, et elle avait déjà conclu que nous devrions demander des instructions. J'étais certainement d'accord avec elle quand je lui ai parlé.

**Le sénateur Gigantès:** Et vous avez reçu cette instruction. Le document, qui porte le numéro 00092, est un document transmis par télécopieur à B. Rowat, sous-ministre associé des Transports, par J. Bourgon, sous-ministre des Transports. On peut y lire...

1) La Première Ministre, la très honorable Kim Campbell, a donné pour consigne à M. Glen Shortliffe d'aller de l'avant...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** J'ai dit une petite question supplémentaire, monsieur le président, pas de discours.

**Le sénateur Gigantès:** Ce n'est pas un discours. C'est un document.

**Le sénateur Jessiman:** On en a fait la lecture pour le compte rendu deux fois, hier.

**Le sénateur Gigantès:** Quel est donc le lien entre cette instruction donnée par la première ministre à l'époque et ce dont nous parlions? La date est le 7 octobre.

**M. Rowat:** Quand Mme Bourgon et moi-même avons discuté de la nécessité d'obtenir des instructions quant à l'exécution des documents, elle a tenu à son tour des discussions avec Glen Shortliffe, greffier à l'époque, et je crois comprendre qu'ils ont alors communiqué avec le cabinet de la première ministre pour obtenir le genre d'instructions que nous demandions.

**Le sénateur Gigantès:** Il n'y est pas question d'exécuter des documents. On peut lire...

...d'aller de l'avant avec la signature des documents juridiques qui restent concernant la cession des aérogares T1 et T2 cet après-midi, à 14 h.

**M. Rowat:** Je ne sais pas qui a rédigé cela. Les documents juridiques qui restaient...

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je vous le remettre?

**M. Rowat:** Je l'ai.

**Le sénateur Gigantès:** Vous l'avez?

**M. Rowat:** Je l'ai.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, c'est Mme Bourgon qui l'a rédigé.

**M. Rowat:** Eh bien, je présume que les documents juridiques pertinents qui ont été exécutés... je présume que c'est ce qu'on entendait par «documents juridiques».

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Puis-je poursuivre, monsieur le président?

**Le sénateur Gigantès:** J'ai terminé. Merci.



[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** So the contracts are signed on the 3rd and the 4th of October. Those are the final signatures of the two contracting parties, Pearson Development — or T1T2 — and the Government of Canada.

On the 7th of October, the Prime Minister is asked for her opinion as to whether what has been agreed to be done on the 7th of October, because all the conditions have been met, to release a document from escrow — my question is why consult the Prime Minister when all the conditions have been met and both parties had agreed that if the conditions were met, the 7th of October was a date which had already been predetermined as early as July? Why go to the Prime Minister? Because it was not — I'm sort of answering my own question here.

**Senator Kirby:** That's not surprising.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, it is because it supports the question. The answer I will give is that the contracts had already been signed. The parties had agreed to the 7th of October. What would have happened if Mrs. Campbell had said "no"? I mean could she say either "no" or "yes" because both parties had agreed and all the conditions have been met? I mean why involve the Prime Minister of Canada in a situation where there was no need for her intervention?

**Mr. Rowat:** Well, there were alternatives in that we could have — one other alternative would have been to request from Pearson Development a delay voluntarily.

**Senator Lynch-Staunton:** But why would you want to do that?

**Mr. Rowat:** I'm not saying that we would want to do that, but I'm saying that there were alternatives. If you are saying that there was no other way that could have been taken, there were other ways it could be taken.

**Senator Lynch-Staunton:** I gather, Mr. Rowat, from what you've said is that the initiative to consult the Prime Minister came from Mrs. Bourgon, who was then deputy minister of the department?

**Mr. Rowat:** That's true.

**Senator Lynch-Staunton:** And because you were chief negotiator, you were obviously drawn into the conversation.

**Mr. Rowat:** Yes, and —

**Senator Lynch-Staunton:** But it's fair to say, then, that perhaps —

**Senator Kirby:** Why don't you let him answer the question. Come on, John. You're asking questions, and —

**Senator Lynch-Staunton:** Because he's already answered in his testimony yesterday.

**Mr. Rowat:** As I said yesterday, I was concerned that here we were in — and I was concerned on my own behalf as well, as you can imagine. We were in the middle of an election campaign. This issue had become hotly contested in the days just prior to this, and that even though I was just releasing documents

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Les contrats ont donc été signés le 3 et le 4 octobre. Ce sont les signatures finales des deux parties contractantes, la *Pearson Development Corporation* (ou T1T2) et le gouvernement du Canada.

Le 7 octobre, on demande à la première ministre s'il faut, tel qu'il a été convenu de le faire, le 7 octobre, toutes les conditions étant réunies, exécuter un document... la question est la suivante: pourquoi consulter la première ministre, si toutes les conditions ont été satisfaites et que les deux parties ont convenu que les conditions étaient satisfaites, le 7 octobre étant une date qui avait été déterminée déjà au début de juillet? Pourquoi le demander à la première ministre? Parce que ce n'était pas... je réponds en quelque sorte à ma propre question.

**Le sénateur Kirby:** Ce n'est pas étonnant.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, je le fais parce que c'est utile. La réponse que je donnerai, c'est que les contrats avaient déjà été signés. Les parties avaient convenu de fixer au 7 octobre la date cible. Que serait-il arrivé si Mme Campbell avait dit «non»? Enfin, pouvait-elle dire «non» ou «oui», puisque les deux parties avaient convenu de la chose et que toutes les conditions avaient été réunies? Enfin, pourquoi faire appel à la première ministre du Canada dans cette situation où son intervention n'est pas nécessaire?

**M. Rowat:** Eh bien, il y avait des options au sens où nous n'aurions pu... une des options aurait été de demander à la *Pearson Development Corporation* de reporter les choses volontairement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais pourquoi voudrait-on faire cela?

**M. Rowat:** Je ne dis pas qu'on aurait voulu faire cela, mais je dis qu'il y avait des options. Si vous dites qu'il n'y avait pas d'autre façon de procéder, je dois dire qu'il y en avait.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'après ce que vous avez dit, monsieur Rowat, je conclus que c'est Mme Bourgon, qui était sous-ministre à l'époque au ministère, qui a eu l'initiative de consulter la première ministre?

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et comme vous étiez négociateur en chef, vous avez évidemment fait partie de la conversation.

**M. Rowat:** Oui, et...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais on ne se trompe donc pas en disant peut-être...

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi ne le laissez-vous pas répondre lui-même. Allez, John. Vous posez des questions, et...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Parce qu'il a déjà répondu dans son témoignage, hier.

**M. Rowat:** Comme je l'ai dit hier, je m'inquiétais du fait que nous allions... et je m'inquiétais pour moi-même aussi, comme vous pouvez l'imaginer. Nous étions au beau milieu d'une campagne électorale. La question était devenue très litigieuse quelques jours auparavant à peine, et même si je ne faisais

[Texte]

from escrow, I wanted to make it — I wanted to have a very clear direction as to what I was doing. That is what I discussed with Madam Bourgon about getting that clear direction, and that is what she in turn sought by Glen Shortliffe.

**Senator Lynch-Staunton:** How could you refuse — that's why I don't understand. How could you or the Government of Canada refuse to release the documents if the conditions had been met by a date that both parties had agreed to? That is the part I don't understand. How could you refuse to, unless Pearson said, "Well, we understand the controversy, and we'll agree to a delay." But if you could not get the agreement of Pearson, how could you even suggest that the release could not take place?

**Mr. Rowat:** I suppose if the direction had been not to sign, I wouldn't have signed. Frankly, I don't know what happens in a situation like this.

Maybe counsel can advise. What happens if you refuse to release the documents from escrow, if one side refuses to release a document from escrow? I don't know what would happen.

**Senator Lynch-Staunton:** I think the government would be faced with a tremendous court action.

Maybe we should direct these questions to Mrs. Bourgon because she's the one who initiated the —

**Mr. Rowat:** No. I think both Madam Bourgon and Mr. Glen Shortliffe are people you can and should consult on this issue.

**Senator Lynch-Staunton:** I'll set that one aside for a moment and pick up where Senator Gigantès left off, that is, that the wording of the instructions do lead to a misunderstanding. The Prime Minister instructed Mr. Shortliffe to proceed with the signature of the remaining legal documents. The legal documents mentioned are those necessary to release the agreements from escrow.

**Mr. Rowat:** Correct.

**Senator Lynch-Staunton:** It has nothing to do with the agreements themselves in terms of putting a final signature on the Pearson agreements.

**Mr. Rowat:** Except that — I haven't looked at the documents recently that you have in front of you, but I was also testing that conditions precedent had not been met that had not been met in the prior —

**Senator Lynch-Staunton:** I'm sorry, which?

**Mr. Rowat:** The conditions precedent, like the 61 million was available on the date of closure.

**Senator Lynch-Staunton:** Right. The conditions had been met, but those were conditions which had been confirmed by the final signatures on the 3rd and 4th of October.

**Mr. Rowat:** No.

[Translation]

qu'exécuter les documents, je voulais que... je voulais avoir des instructions très claires. C'est ce dont j'ai parlé à Mme Bourgon, c'est-à-dire d'obtenir des instructions claires, et c'est ce qu'elle a cherché à obtenir à son tour auprès de Glen Shortliffe.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Comment pouviez-vous refuser... c'est pourquoi je ne comprends pas. Comment pouviez-vous, vous ou le gouvernement du Canada, refuser de divulguer les documents si les conditions avaient été réunies à la date dont les deux parties avaient convenu? C'est l'aspect que je ne comprends pas. Comment pouvez-vous refuser cela, à moins que Pearson n'ait dit: «Eh bien, nous comprenons la controverse et nous acceptons de reporter les choses.» Mais si vous ne pouviez obtenir le consentement de Pearson, comment pouviez-vous même laisser entendre que l'exécution ne pouvait se faire?

**M. Rowat:** Je suppose que si j'avais eu pour consigne de ne pas signer, je n'aurais pas signé. Pour être franc, je ne sais pas ce qui arrive dans une situation comme celle-là.

Le conseiller peut peut-être nous éclairer. Qu'est-ce qui arrive si vous refusez d'exécuter les documents, si une partie refuse d'exécuter un document? Je ne sais pas ce qui arrive.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je crois que le gouvernement se trouverait alors aux prises avec toute une poursuite en justice.

Nous devrions peut-être poser ces questions à Mme Bourgon parce que c'est elle qui a été à l'origine...

**M. Rowat:** Non. Je crois que Mme Bourgon et M. Glen Shortliffe sont des gens que vous pouvez et que vous devriez consulter à ce sujet.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je vais mettre cela de côté pour le moment et reprendre où le sénateur Gigantès en était, c'est-à-dire l'idée que la formulation des instructions porte à confusion. La première ministre a donné pour consigne à M. Shortliffe d'aller de l'avant avec la signature des documents juridiques qui restent. Les documents juridiques mentionnés sont ceux qui sont nécessaires à l'exécution des accords mis en mains tierces.

**M. Rowat:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Cela n'a rien à voir avec les accords eux-mêmes en ce qui concerne la signature finale des accords relatifs à l'aéroport Pearson.

**M. Rowat:** Sauf que... je n'ai pas regardé récemment les documents que vous avez devant vous, mais j'essayais de voir si les conditions suspensives avaient été respectées et si elles n'avaient pas été respectées auparavant...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je m'excuse, mais lesquelles?

**M. Rowat:** Les conditions suspensives, par exemple, les 61 millions de dollars qui devaient être disponibles à la date limite d'exécution.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Les conditions avaient été réunies, mais c'était les conditions qui avaient été confirmées avec les dernières signatures, le 3 et le 4 octobre.

**M. Rowat:** Non.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** Well, the 61 million surely was part of the contract.

**Mr. Desmarais:** There are several things that had to be delivered by the other side and by the government by October 7th, senator. One was, as we mentioned, the \$61 million — the proof that they had \$61 million in the bank. There was the submission from the Competition Bureau that they met the requirements of the Competition Bureau. There was things from Air Canada that their board of directors had agreed to the agreement to lease. All of these things had to come in and be catalogued and affirmed that we had received them. Those were the types of things that Mr. Rowat was talking about that weren't available to us necessarily on the 3rd and 4th.

**Senator Lynch-Staunton:** And this is all listed here and it's all very clear.

**Senator Gigantès:** And they were available on the 7th?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Senator Gigantès:** All of them?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Senator Lynch-Staunton:** As Senator Gigantès pointed out, this can be misunderstood when it says:

You are therefore authorized to sign the relevant documents. This has nothing to do with the contracts themselves, but the authorization to release escrow documents and funds.

**Mr. Desmarais:** Exactly.

**Senator Lynch-Staunton:** So Mrs. Campbell, then the Prime Minister of Canada, was requested not to force the contracts through by election day. She was asked to give authorization or to confirm an understanding already reached between the Government of Canada and Pearson Development.

**Senator Gigantès:** Three days earlier. Only three days earlier.

**Senator Lynch-Staunton:** I don't want to go over the sequence of events. I hope you will read the transcript, and you will find that the letter of understanding is the one that sets off the completion of the contracts. The letter of understanding can be considered as a moral obligation by both parties to pursue to the end discussions which had led so far to allow a letter of understanding.

The point that I'm trying to make is that Senator Bryden, in saying that on the 7th of October a contract was signed, is, to say the least, causing a major misunderstanding. There was no contract to sign on the 7th of October. He did ask you, Mr. Rowat — and I will end here on this topic — because he did ask you:

Is it normal for the Prime Minister to direct a contract to be signed?

The Prime Minister was not asked for a — sorry. The Prime Minister did not direct a contract to be signed. She did direct that an understanding reached be concluded. Is that correct?

**Mr. Rowat:** Yes.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, les 61 millions de dollars faisaient sûrement partie du contrat.

**M. Desmarais:** Il y plusieurs obligations dont l'autre partie et le gouvernement devaient s'être acquittés le 7 octobre, sénateur. Entre autres, il y avait les 61 millions de dollars, comme nous l'avons mentionné... la preuve qu'ils avaient les 61 millions de dollars en banque. Il y avait la confirmation du Bureau de la concurrence, selon laquelle ils répondaient aux exigences prescrites. Il y avait des choses dont le conseil d'administration d'Air Canada avait convenu dans l'accord de bail. Il fallait recevoir tout cela, le cataloguer, confirmer la réception. C'est le genre de choses dont M. Rowat parlait, que nous n'avions pas nécessairement le 3 et le 4.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et tout cela est énuméré ici, tout cela est très clair.

**Le sénateur Gigantès:** Et on y avait accès le 7?

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** À tout?

**M. Desmarais:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Comme le sénateur Gigantès le souligne, on peut interpréter le passage de façon erronée:

Vous pouvez donc signer les documents pertinents. Cela n'a rien à voir avec les contrats eux-mêmes. C'est plutôt l'autorisation d'exécuter les documents et les fonds en mains tierces.

**M. Desmarais:** Tout à fait.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** On a donc demandé à Mme Campbell, qui était première ministre du Canada à l'époque, de ne pas forcer l'établissement des contrats avant les élections. Elle a été appelée à autoriser ou à confirmer une entente déjà conclue entre le gouvernement du Canada et la *Pearson Development Corporation*.

**Le sénateur Gigantès:** Trois jours plus tôt. Trois jours plus tôt seulement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne veux pas reprendre la chronologie des événements. J'espère que vous allez lire la transcription, vous constaterez que la lettre d'accord est ce qui a entraîné le parachèvement des contrats. La lettre d'accord peut être considérée comme une obligation morale selon laquelle les deux parties doivent mener à terme les discussions qui, jusque là, ont abouti à l'établissement d'une lettre d'accord.

Le point que je veux faire valoir, c'est que le sénateur Bryden, en disant qu'un contrat a été signé le 7 octobre, cause, pour le moins, un énorme malentendu. Aucun contrat n'a été signé le 7 octobre. Il vous a demandé, monsieur Rowat,... et je terminerai là-dessus... il vous a demandé:

Est-il normal que le premier ministre donne pour consigne qu'un contrat soit signé?

On n'a pas demandé à la première ministre... je m'excuse. La première ministre n'a pas donné pour consigne qu'un contrat soit signé. Elle a donné pour consigne qu'un accord soit parachevé. N'est-ce pas?

**M. Rowat:** Oui.



[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** I mean you are nodding, but a nod doesn't appear in the transcript.

**Mr. Rowat:** You have in front of you the instruction that I have. Beyond that, I really think you should put your questions to Glen Shortliffe and —

**Senator Lynch-Staunton:** Well, I think you've cleared up a lot of this point, and I thank you.

The other point is that I find and I know all of us will find that the testimony of the three of you will be extraordinarily valuable because I think you are the only three from the government side who together will appear here — any three from the government said or any side for that matter who will appear here and be able to show that they have had experience in these agreements from the beginning, right through to the end, collectively speaking. To have you three appear as many hours as you have has been extraordinarily valuable and helpful in coming to a determination, which is one of the many that the Senate has instructed us to find and, that is, were the Pearson agreements to the benefit or not of the taxpayers of Canada? Your testimony will certainly help us a long way in coming to that determination, hopefully unanimously.

We have had discussions, and I'm not going to make a speech but, I just want to focus on the essentials —

**Senator Gigantès:** Oh, make a speech. You usually do.

**Senator Lynch-Staunton:** We can argue about privatization versus public ownership, and we can argue about the private developer versus the LAA or the CAA as it's now called, but what we are trying to determine here is not the philosophy of ownership or the management of public assets. We can argue that, of course, but what we're trying to determine is were these agreements, once finally concluded, to the benefit of the taxpayers of Canada and, in particular, to the Toronto region.

A lot of the assessment of the agreements results from the Nixon report. The Nixon report must be mentioned because were there no Nixon report, there would be no Bill C-22. Were there to be no Bill C-22, there would be no inquiry. So everything flows from the Nixon report.

I'm glad Mr. Nixon is coming to defend it because a lot of things have been said about it and many people have been critical of it. It's only fair that he come and give us his views on it.

But as a result of the Nixon report, many things have been said about these agreements, about the participants in it, and about some members of the Senate who have questions about C-22. The remarks made by Mr. Nixon have been picked up. They have been embellished to the point where there have even been hints of illegalities taking place in the whole procedure. Now, you have reassured us, I think, in answer to senator — "I know", not "I think". I know, in answer to Senator MacDonald's questions

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Enfin, vous faites «oui» d'un signe de la tête, mais cela ne paraît pas dans la transcription.

**M. Rowat:** Vous avez devant vous la même instruction que moi. Vous devriez par ailleurs adresser vos questions à Glen Shortliffe et...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, je crois que vous avez bien éclairé le dossier de ce point de vue et je vous remercie.

L'autre point que je voulais faire valoir est le suivant: je trouve, et je crois que nous allons tous trouver, que votre témoignage, à vous trois, sera extraordinairement utile parce que vous me paraissiez être les trois seules personnes du côté du gouvernement qui comparaitront ensemble ici... les trois seules personnes de la partie gouvernementale ou de n'importe quelle partie qui comparaitront ici et qui sauront montrer qu'elles ont de l'expérience en ce qui concerne les accords de ce genre, du tout début jusqu'à la toute fin, collectivement. Le témoignage que vous avez su nous donner pendant de nombreuses heures nous sera d'une aide extraordinairement précieuse et nous permettra d'en arriver à une décision, une des nombreuses décisions que le Sénat nous a demandé de prendre, c'est-à-dire de déterminer si les accords relatifs à l'aéroport Pearson étaient avantageux pour les contribuables du Canada. Votre témoignage nous aidera certainement beaucoup à en arriver à une décision, qui sera, nous l'espérons, unanime.

Nous avons eu des discussions, et je ne veux pas faire un discours, mais je veux seulement insister sur les points essentiels...

**Le sénateur Gigantès:** Bon, faites un discours. C'est ce que vous faites habituellement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** On peut débattre des mérites de la privatisation et de la nationalisation, on peut débattre de l'utilité d'avoir un promoteur du secteur privé par rapport à une AAL ou une AAC, comme on les appelle maintenant, mais nous ne cherchons pas à déterminer ici la façon qu'il faudrait penser la propriété ou la gestion des biens publics. On peut en débattre, bien sûr, mais notre but est de déterminer si ces accords, une fois conclus en définitive, sont à l'avantage des contribuables du Canada et, en particulier, de la région de Toronto.

L'évaluation des résultats tient pour une bonne part au rapport Nixon. Il faut signaler l'existence du rapport Nixon parce que s'il n'y avait pas eu de rapport Nixon, il n'y aurait pas eu de projet de loi C-22. S'il n'y avait pas eu de projet de loi C-22, il n'y aurait pas eu d'enquête. Tout découle donc du rapport Nixon.

Je suis heureux de savoir que M. Nixon viendra défendre son rapport, parce qu'il y a beaucoup de choses qui ont été dites à ce sujet et que beaucoup de gens l'ont critiqué. Ce n'est que justice qu'il vienne nous présenter son point de vue.

Tout de même, du fait du rapport Nixon, il y a bien des choses qui ont été dites à propos de ces accords, à propos des parties et à propos de certains membres du Sénat qui s'interrogent sur le projet de loi C-22. Les propos de M. Nixon ont été repris. Ils ont été embellis au point où on laisse même entendre que toute la démarche aura été marquée par des illégalités. Maintenant, vous nous avez rassurés, je crois, en répondant à la question du sénateur... «je sais», et non pas «je crois». Je sais, d'après la

[Text]

yesterday, that you are satisfied, the three of you, that due process was respected, that there was no — to use one expression — “hanky-panky” during the whole process.

I also want to ask you —

**Senator Gigantès:** They never said “hanky-panky”.

**Senator Lynch-Staunton:** No. I’m using my expression.

**Senator Gigantès:** Good.

**Senator Lynch-Staunton:** What I want to ask you also is do you agree with certain remarks made by not insignificant members of this government that this deal is immoral, for instance? This deal has been categorized as immoral. Would you go along with that, any of you or all of you?

**Mr. Rowat:** Senator, people will have to review the evidence for themselves on the final arrangement worked out.

I think that myself and my colleagues have indicated to this committee the facts as we know them during the periods which we were involved in it. Beyond that, I think that others, who may have broader knowledge or access to facts that I don’t have, have sized it up, made their own conclusions and made whatever public statements they’ve made.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, you made that clear yesterday. The reason that I’m insisting on perhaps having you repeat it again today is because you are the only three that we can bring together who have had such a broad experience in these agreements together from the beginning, right to the end. I don’t know any other three who can come before us with the same experience and expertise as you three. Your assessment of the contract, taking into — and I know that you have to be very careful in how you answer certain blunt questions in the position that you are in and I respect that. Still, your views are very important.

For instance, it’s been said of these agreements that there was uncontrolled lobbying. Can you or were you subjected or are you aware of any uncontrolled lobbying going on? I don’t know what it means, but it sounds as if lobbyists were practically in ministers’ offices and your offices hammering away to get this deal done. Were you objected to, however we define it, uncontrolled lobbying?

**Mr. Rowat:** During my tenure — which was in the final stages of negotiation — there for the last three or four months over a three- or four-year period — during my tenure, we were in the midst of negotiations with the formerly appointed negotiators on the other side. There were no lobbyists involved in the process at that stage, and I can’t comment on earlier stages. Maybe my other two colleagues can.

[Traduction]

réponse que vous avez donnée aux questions du sénateur MacDonald hier, que vous êtes convaincus, tous les trois, que les règles ont été respectées, qu’il n’y a pas eu... pour utiliser une certaine expression... de «magouillage».

Je voulais aussi vous demander...

**Le sénateur Gigantès:** Ils n’ont jamais dit «magouillage».

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Non. C’était mon expression.

**Le sénateur Gigantès:** Bon.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je veux aussi vous demander si vous êtes d’accord avec certaines des observations faites par des personnages non négligeables au gouvernement en place, soit que l’affaire était immorale, par exemple? Cette transaction a été qualifiée d’immorale. Et êtes-vous d’accord avec cela, l’un d’entre vous ou chacun d’entre vous?

**M. Rowat:** Sénateur, il va falloir que les gens étudient eux-mêmes les données à propos de l’accord définitif.

Je crois que nous avons, mes collègues et moi-même, signalé au comité les faits, tels que nous les connaissons, qui ont marqué les périodes où nous avons mis la main au dossier. À part cela, je crois que les autres, qui ont peut-être une connaissance plus vaste des faits ou encore accès à des faits dont je ne suis pas au courant, ont résumé la situation, tiré leurs propres conclusions et fait les déclarations publiques qu’ils ont bien pu faire.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, vous l’avez fait voir clairement hier. Si j’insiste pour que vous le répétiez peut-être encore une fois aujourd’hui, c’est que vous êtes peut-être les trois seules personnes que nous pouvons réunir et qui ont une si vaste connaissance de ces accords du tout début jusqu’à la toute fin. Je n’en connais pas trois autres qui pourraient venir comparaître devant nous et qui auraient la même expérience et la même expertise. Votre évaluation du contrat, compte tenu... et je sais que c’est avec un grand soin que vous devez répondre à certaines questions assez directes, dans la situation où vous êtes, et je respecte cela. Tout de même, votre point de vue est très important.

Par exemple, on a dit au sujet de ces accords qu’ils ont fait l’objet d’un lobbying incontrôlé. Avez-vous fait l’objet vous-même d’un lobbying incontrôlé ou êtes-vous au courant d’un cas quelconque où cela se serait fait? Je ne sais pas ce que cela veut dire, mais on dirait que les lobbyistes s’affairaient pratiquement dans les bureaux mêmes des ministres et dans vos bureaux à vous à faire pression pour que cet accord soit conclu. Avez-vous fait l’objet d’un lobbyisme incontrôlé, quelle que puisse en être la définition?

**M. Rowat:** Au cours de mon mandat... c’est-à-dire aux derniers stades des négociations, les trois ou quatre derniers mois d’une période de trois ou quatre ans... au cours de mon mandat, nous étions en pleine négociation avec les négociateurs nommés en bonne et due forme par l’autre partie. Il n’y a pas de lobbyiste qui ait participé à la démarche à ce stade-là. Je ne saurais me prononcer sur les stades antérieurs. Peut-être que mes deux collègues peuvent le faire.

## [Texte]

**Mr. Desmarais:** I never met a lobbyist throughout the whole process here, so that is the best I can tell you.

**Senator Lynch-Staunton:** You better not tell whoever hired the lobbyists.

**Senator Gigantès:** A supplementary on this?

**Senator Lynch-Staunton:** No. I want Mr. Joliffe to answer too, please.

**Mr. Joliffe:** During my early days on the project, there were two lobbyists that had contacts with Mr. Berigan, and I think he's already attested to that. Obviously the types of telephone calls from Mr. Hession prior to the RFP being issued could be of that type of distinction, a lobbying type of question.

That's the only time I ever had any experience with lobbyists. There were certainly none around during the period of the RFP or the RFP evaluation, neither during the period when Mr. Ran Quail was the chief negotiator, nor during the period when I was working with Mr. David Broadbent, nor during the whole period when I was working with Mr. Rowat.

**Senator Gigantès:** Supplementary on this?

There is a document that says that lobbyists were abuzz. We've seen it before. 00189. So there were —

**Senator Tkachuk:** They're always abuzz, buzzing around everywhere.

**Senator Gigantès:** Not around the ears of Mr. Joliffe.

**Senator Lynch-Staunton:** They sounded like they were drones around the Pearson development. Thank God I didn't hire them.

**Mr. Joliffe:** Excuse me, senator. That's a comment that Mr. Hession made and was recorded on this document. Mr. Hession was saying that "Lobbyists are abuzz", and he meant other lobbyists beyond himself, perhaps.

**Senator Lynch-Staunton:** So I'll end on this, Mr. Chairman. Thank you your patience and that of my colleagues.

Can we say, gentlemen — can you reconfirm after your experience with this whole file, which has been complicated and controversial, whether one can question how the merger came about or the financeability or the financing problems of one party, that what was cancelled — it hasn't been cancelled officially yet, but *de facto* it has been cancelled — are agreements which, had they been allowed to run their course, would have been to the advantage of this country and in particular to the region of Toronto?

**Mr. Rowat:** That's not for an official to assess. The government of the day, giving us their direction and us

## [Translation]

**M. Desmarais:** Je n'ai pas rencontré un seul lobbyiste durant toute la démarche; c'est la meilleure réponse que je peux vous donner.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous feriez bien de ne pas dire ça à ceux qui ont engagé les lobbyistes.

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je poser une question supplémentaire?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Non. Je vous en prie, je veux que M. Joliffe réponde à la question aussi.

**M. Joliffe:** Au début de mon mandat, il y avait deux lobbyistes qui étaient en communication avec M. Berigan, et je crois qu'il l'a déjà confirmé. Évidemment, les genres d'appels téléphoniques que recevait M. Hession avant l'émission de la demande de propositions pouvaient entrer dans cette catégorie, celle du lobbying.

C'est le seul cas où j'ai eu connaissance de lobbyistes. Il n'y en avait certainement pas dans les parages au cours de la période d'émission ou d'évaluation de la demande de propositions, ni encore durant la période où M. Ran Quail était le négociateur en chef, ni encore durant la période où je travaillais avec M. David Broadbent, ni durant toute la période où je travaillais avec M. Rowat.

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je poser une question supplémentaire?

Il y a un document où on dit que des lobbyistes «bourdonnaient» dans les environs. Nous l'avons déjà vu. C'est le numéro 00189. Il y avait donc...

**Le sénateur Tkachuk:** Ils sont toujours là, partout, à bourdonner comme des abeilles.

**Le sénateur Gigantès:** Pas aux oreilles de M. Joliffe.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** On aurait dit que c'était des faux bourdons dans le cas de l'aéroport Pearson. Dieu merci, ce n'est pas moi qui les ai engagés.

**M. Joliffe:** Je m'excuse, sénateur. C'est une observation de M. Hession qui a été consignée dans ce document. M. Hession disait que les lobbyistes «bourdonnaient» dans les environs en désignant peut-être des lobbyistes autres que lui-même.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je vais terminer là-dessus, monsieur le président. Je vous remercie de votre patience, vous et mes collègues.

Pouvons-nous dire, messieurs... pouvez-vous confirmer encore, selon l'expérience que vous avez eue de tout ce dossier, qui s'est révélé compliqué et controversé, si on peut douter de la façon dont la fusion s'est faite ou encore de la viabilité ou de la situation financière de l'une des parties, que les accords qui ont été annulés (ils n'ont pas encore été annulés officiellement, mais ils ont été annulés de fait), s'ils avaient pu poursuivre leur cours normal, auraient été à l'avantage du Canada et, en particulier, à celui de la région de Toronto?

**M. Rowat:** Il n'appartient pas à un fonctionnaire de se prononcer là-dessus. Le gouvernement en place, qui nous donnait



[Text]

negotiating on their behalf, felt that it was an appropriate deal under the circumstances.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you.

Maybe Mr. Desmarais would like to add — No? Okay.

**Senator Gigantès:** Supplementary on this, Mr. Chairman?

**The Chairman:** I thought another question had been put to Mr. Desmarais.

**Mr. Desmarais:** He asked if I had anything to add to Mr. Rowat's statement, and I don't.

**Senator Gigantès:** Mr. Jolliffe, earlier when you were discussing document 00189, you said that these were comments by Mr. Driedger.

**Mr. Jolliffe:** No, sir. I said this was a record of a telephone conversation that was taken by Mr. Driedger and that I said that the comments in here were comments on the meeting, which was a meeting between the deputy minister, myself, Mr. Bob Greene, who is our legal counsel, and Madam Lelay, who was I think the chief of staff to the minister, and Mr. Hession and Mr. Kozicz and Mr. Jack Matthews of Paxport. These were comments that were taken from that meeting, most of the comments being comments by Mr. Hession recorded —

**Senator Gigantès:** This appears on the second page.

Other Comments on the Situation:

- McAree was chasing everyone around. He called several people trying to get info including: Mattson, Driedger, Matick, and Jerry Cance from Lockheed.
- ADM's view is that Shortliffe is trying to orchestrate something.
- Lobbyists are abuzz.
- Many not-so-well-veiled threats during the meeting.

Surely Mr. Hession didn't say you were threatening him.

**Mr. Jolliffe:** No, no, the other way around, senator. Mr. Hession was saying we need to get on with this thing. Here we have you demanding that we go through this financeability test, that we address all the other issues. There was frustration on Mr. Hession's part that they had spent so much time putting together what they thought was an excellent proposal, that it had been evaluated and been declared to be the best overall acceptable proposal —

**Senator Gigantès:** No, no. The point I'm getting at —

**Senator Tkachuk:** Let him finish.

**Mr. Jolliffe:** — and he was wishing to get into —

**Senator Gigantès:** I'm prepared to accept any answer. All I'm saying is —

**The Chairman:** Would you let Mr. Jolliffe continue and answer the question, please.

[Traduction]

ses directives pour que nous puissions négocier en son nom, estimait que l'accord était approprié dans les circonstances.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci.

M. Desmarais voudrait peut-être ajouter... Non? D'accord.

**Le sénateur Gigantès:** Une question supplémentaire à ce sujet, monsieur le président?

**Le président:** Je croyais qu'une autre question avait été posée à M. Desmarais.

**M. Desmarais:** Il a demandé si j'avais quelque chose à ajouter à ce que M. Rowat a dit. Je n'ai rien à ajouter.

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur Jolliffe, au moment où vous parliez du document 00189 plus tôt, vous avez dit que l'auteur de ces observations était M. Driedger.

**M. Jolliffe:** Non, sénateur. J'ai dit qu'il s'agissait d'une conversation téléphonique consignée par M. Driedger et que les observations formulées dans le document portaient sur la réunion qui a eu lieu entre la sous-ministre, moi-même, M. Bob Greene, notre conseiller juridique, et Mme Lelay, qui était, je crois, chef de cabinet, M. Hession et M. Kozicz, ainsi que M. Jack Matthews, de Paxport. Ce sont des observations tirées de cette réunion, dont la plupart proviennent de M. Hession...

**Le sénateur Gigantès:** Cela se trouve à la deuxième page.

Autres observations au sujet de la situation:

- McAree tentait de rejoindre plusieurs personnes. Il a essayé de rejoindre plusieurs personnes pour obtenir des informations, notamment, Mattson, Driedger, Mattick; ainsi que Jerry Cance de Lockheed.
- Le SMA est d'avis que Shortliffe tente d'orchestrer quelque chose, mais il ne sait pas quoi.
- Les lobbyistes «bourdonnent» dans les environs.
- Il y a eu beaucoup de menaces à peine voilées au cours de la réunion.

M. Hession ne vous a sûrement pas dit que vous le menaciez.

**M. Jolliffe:** Non, non, c'est le contraire, sénateur. M. Hession disait qu'il nous fallait aller de l'avant. Voici qu'on exigeait l'application d'un critère pour déterminer la viabilité financière, ainsi que toutes les autres questions. M. Hession était frustré du fait qu'ils avaient passé autant de temps à préparer une proposition qu'ils jugeaient excellente, qui avait été évaluée et qui avait été déclarée la meilleure proposition dans l'ensemble...

**Le sénateur Gigantès:** Non, non. Là où je veux en venir...

**Le sénateur Tkachuk:** Laissez-le finir.

**M. Jolliffe:** ... et il espérait...

**Le sénateur Gigantès:** Je suis prêt à accepter n'importe quelle réponse. Tout ce que je dis, c'est...

**Le président:** Je vous en prie, pouvez-vous laisser M. Jolliffe continuer à répondre à la question.

[Texte]

**Mr. Jolliffe:** Mr. Hession was saying that he wished to get into substantive negotiations, but I'm not the author of this document. I'm trying to explain it for you, senator.

**Senator Gigantès:** Then why did you say, if you're not the author of this document, that it's Mr. Hession who said that "lobbyists are abuzz"?

**Mr. Jolliffe:** Because I was at the meeting, sir.

**Senator Gigantès:** And he said "lobbyists are abuzz"?

**Mr. Jolliffe:** Yes, sir.

**Senator Gigantès:** He said that himself?

**Mr. Jolliffe:** Yes, sir.

**Senator Gigantès:** And did he make the not-so-well-veiled threats, or who did?

**Mr. Jolliffe:** The not-so-well-veiled threats are "Let's get on with this thing." "How much more do we have to wait before we get into the negotiations?" "What's holding this —

**Senator Gigantès:** That's not a threat. The threat is, "If we don't, this is what we will do to you."

**Mr. Jolliffe:** Maybe that was a poor choice of words, whoever wrote this.

**Senator Gigantès:** Thank you.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a point of clarification on Senator Lynch-Staunton's, not question, but about the June 18 agreement.

I have a document, 1253. It was given to me this morning and it is — there are two numbers. I'm a bit confused because it's 1263 on the cover page, but when I refer to 1253 — I guess it may be the number of the page or whatever.

**Mr. Nelligan:** It's been stapled together backwards is my solution to that problem.

**Senator Hervieux-Payette:** That's probably the reason.

**Mr. Nelligan:** You have to go to the back page, and that will give you the first page.

**Senator Hervieux-Payette:** When you refer to the June 18th letter of intent, I refer to what has been written by that document. So who has written that document that says this:

Non-binding letter of intent signed June 18, 1993 by Deputy Minister of Transport, H. Labelle, and Paxport and Claridge (T1T2LP) agreeing that the draft of final legal documents would continue and that the Government would seek the approval of the Treasury Board and Governor-in-Council of the final documents.

Who prepared that? I suppose this was more or less your ongoing task to be done, you know, agenda for the weeks or months to come.

**Mr. Rowat:** I just got the document. Can you refer me to the page you're on?

[Translation]

**M. Jolliffe:** M. Hession disait qu'il souhaitait s'engager dans des négociations de fond, mais je ne suis pas l'auteur de ce document. J'essaie de vous l'expliquer, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Alors, pourquoi avez-vous dit, si vous n'êtes pas l'auteur de ce document, que c'est M. Hession qui a dit que des lobbyistes «bourdonnaient» dans les environs?

**M. Jolliffe:** J'étais à la réunion, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Et il a dit que des lobbyistes «bourdonnaient» dans les environs?

**M. Jolliffe:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Il a dit ça lui-même?

**M. Jolliffe:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Gigantès:** Et a-t-il fait ces menaces à peine voilées ou, sinon, qui les a faites?

**M. Jolliffe:** Les menaces à peine voilées, c'était: «Allons de l'avant dans ce dossier.» «Combien de temps faudra-t-il attendre encore avant d'amorcer les négociations?» Qu'est-ce qui retient...

**Le sénateur Gigantès:** Ce ne sont pas des menaces. Une menace, c'est: «Si ceci ne se fait pas, nous allons vous faire cela.»

**M. Jolliffe:** Celui qui a écrit cela a peut-être mal choisi le terme.

**Le sénateur Gigantès:** Merci.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais tirer au clair un aspect de la... ce n'était pas une question... de l'intervention du sénateur Lynch-Staunton, au sujet de l'accord du 18 juin.

J'ai un document qui porte le numéro 1253. On me l'a donné ce matin et il... il y a deux chiffres. Je suis un peu déroutée parce qu'il y a «1263» sur la page couverture, mais c'est le «1253»... j'imagine que cela pourrait être le numéro de la page ou, ou enfin.

**M. Nelligan:** Si je comprends bien, cela a été agrafé à l'envers.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est probablement cela.

**M. Nelligan:** Il faut aller à la dernière page pour trouver la première page.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand vous parlez de la lettre d'intention du 18 juin, je parle de ce qui a été dit dans ce document. Qui a donc rédigé ce document qui dit:

Le 18 juin 1993, Mme H. Labelle, sous-ministre des Transports, Paxport et Claridge (T1T2LP) ont signé une lettre d'intention non contraignante affirmant que la préparation des documents juridiques définitifs se poursuivra et que le gouvernement cherchera à obtenir l'approbation du Conseil du Trésor et du gouvernement en conseil au sujet des documents définitifs.

Qui a préparé cela? J'imagine que cela fait partie, plus ou moins, de vos tâches permanentes, enfin, de votre programme pour les semaines ou les mois à venir.

**M. Rowat:** Je viens à peine d'obtenir le document. Pouvez-vous me dire à quelle page cela se trouve?

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** It's 1253. It's the sixth page because they are in reverse.

**Mr. Nelligan:** If I may assist the witness, this is the October 29th document, Mr. Rowat, which I believe was sent to Mr. Nixon.

**Mr. Rowat:** Exactly.

**Mr. Nelligan:** Perhaps on that basis you will be able to identify the pages.

**Mr. Rowat:** Okay. I have it.

**Senator Hervieux-Payette:** So we identify the — because I think we try to clarify what were — when was the binding agreement on both parties taking place? I mean was it June, was it August, was it October 3rd, or was it October 7th to know when the government could have said, "Well, I don't move with that." One of my questions would be — before we clarify that, from what you said before, you said that at least what Mrs. Campbell could have directed you would be just to withhold the release of the document and wait until the election is over. I mean if you had received that memorandum saying "I direct you to withhold" — and, of course, this would have been after discussion with the contracting parties. With all the turmoil and high profile discussion on this agreement, they could have had more or less a cooling off period until the election is done. Then, of course, people could have at least gathered at the table maybe out of good will. I mean, I'm not saying — I'm not talking about — we go back to when was the government legally bound by the agreements. So you say that you could have received that, and of course you would have abided by this instruction from Mrs. Bourgon.

When you received — I tried to interpret what took place on October 7th. I was interpreting the word literally, saying that there were still signatures to be put on. You said to us that this was the release of documents, and here on that document it says:

Final documents signed by the Crown and T1T2LP on October 7, 1993.

So I still have another document saying that the final document and the legal agreement was finalized on October 7th, not on October 3, not 4, neither in August, but the final signature by the government was on October 7th.

**Senator Jessiman:** That's what the document says, but the witness says, who was there, that it was signed on the dates he said.

**Mr. Rowat:** When all of the conditions precedent were met was October 7th. On that basis, I had the authorization to release the documents from escrow. So the final documents include ensuring that the conditions precedent were met. That's what that meant.

It could have been more descriptive. We could have taken a paragraph to describe exactly what the situation was, but this was a cryptic deck to try to explain in point form what the nature of the deal was.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** 1253. C'était la sixième page parce qu'elles sont à l'envers.

**M. Nelligan:** Si je peux aider le témoin... c'est le document du 29 octobre, monsieur Rowat, qui a été envoyé à M. Nixon, je crois.

**M. Rowat:** Tout à fait.

**M. Nelligan:** De toute façon, vous allez peut-être pouvoir trouver les pages pertinentes.

**M. Rowat:** D'accord. Je l'ai.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous identifions donc... puisque nous essayons d'éclaircir... à quel moment devait s'appliquer l'accord exécutoire conclu par les deux parties? Enfin, est-ce que c'était en juin, en août, le 3 octobre, le 7 octobre? À quel moment le gouvernement aurait-il pu dire: «Eh bien, je n'irai pas de l'avant avec cela.» Une de mes questions viserait donc à savoir... avant de tirer cela au clair, d'après ce que vous avez dit auparavant, au moins, Mme Campbell aurait pu vous donner pour consigne de ne pas exécuter le document, d'attendre la fin des élections. Enfin, si vous aviez reçu une note précisant: «Vous devez attendre»... et, bien sûr, cela se serait fait après une discussion avec les parties compétentes. Avec toute l'agitation et la controverse qui ont marqué cet accord, il aurait pu y avoir, jusqu'à ce que les élections soient terminées, une période où les choses se seraient calmées. À ce moment-là, bien sûr, les gens auraient peut-être pu arriver à la table de bonne foi. Enfin, je ne dis pas... je ne parle pas de... on revient à la question de savoir à quel moment le gouvernement était lié par les accords du point de vue juridique. Vous dites donc que vous auriez pu recevoir cela et, bien sûr, vous auriez obéi à cette directive de la part de Mme Bourgon.

Quand vous avez reçu... j'essaie de savoir ce qui s'est passé le 7 octobre. Je prends le mot à la lettre, là où il est dit qu'il y avait encore des signatures à apposer sur les documents. Vous nous avez dit que cela visait à exécuter les documents et il est dit, ici, sur le document:

Les documents finaux doivent être signés par l'État et T1T2LP le 7 octobre 1993.

J'ai un autre document qui dit que le document final et l'accord juridique ont été parachevés le 7 octobre, et non pas le 3 août, le 4 octobre, ni encore en août, mais que la dernière signature du gouvernement a été apposée le 7 octobre.

**Le sénateur Jessiman:** C'est ce que dit le document, mais le témoin, qui était là, dit que cela a été signé aux dates qu'il a mentionnées.

**M. Rowat:** C'est le 7 octobre que toutes les conditions suspensives ont été jugées réunies. De ce fait, j'avais l'autorisation d'exécuter les documents. Quand il est question des documents finaux, il s'agit notamment de s'assurer que les conditions suspensives sont respectées. Voilà ce qu'on voulait dire par là.

On aurait pu décrire cela de façon plus détaillée. On aurait pu prendre un paragraphe pour décrire exactement en quoi consistait la situation, mais cela a donné quelque chose d'assez mystérieux, ou on a essayé d'expliquer en abrégé la nature de la transaction.



[Texte]

I should explain this document. This document was prepared at the outset of Mr. Nixon's month-long review and provided to him as an outline of all of the arrangements pertaining to the overall agreement.

**Senator Hervieux-Payette:** Who prepared it?

**Mr. Rowat:** My team and I had prepared it just days in advance of Mr. Nixon being appointed and then provided it to him on the 29th.

**Senator Hervieux-Payette:** So this was done in what, October?

**Mr. Rowat:** It was done in the week just prior to the 29th. It's based on a lot of earlier work.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Mr. Desmarais, when you said you had October 7 in mind in July, since there were several changes of dates for signing this and signing that because during the course of — even in that document, we see that, for instance, in the third item:

Deadline of February 15, 1993 extended to March 1st, 1993.

So it was not — I mean there was an extension provided then.

**Senator Lynch-Staunton:** By mutual agreement.

**Mr. Jolliffe:** Excuse me, senator. That deadline respects the financeability question for Paxport.

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah, you gave an extension.

**Mr. Jolliffe:** That's right, for the financeability question, not for signing a new set of documents.

**Mr. Desmarais:** We agreed to work towards October 7th and early July. I mean there wasn't a date cast in stone. If things had of slipped, we would have moved the date obviously, but as things came together, October 7th became more and more realistic as we went through August and September and early October.

**Senator Hervieux-Payette:** I don't remember, Mr. Chairman, if we have, in the tonnes of documents we have, the letter of intent. I guess I will have to refer to that letter of June 18th.

Do we have it, Mr. Nelligan?

**Senator Gigantès:** Non-binding letter of intent.

**Mr. Nelligan:** I believe that's available in the documents.

**Senator Gigantès:** A non-binding letter of intent means it is non-binding. You were saying earlier, sir, that by the time you reached the stage where you signed the letter of intent, that's it.

**Senator Lynch-Staunton:** If you read the transcript, you'll see I said he had a moral obligation. That's what it is since they had already agreed on the date, the 7th of October, as early as July.

**Senator Gigantès:** But it's a non-binding —

[Translation]

Je devrais expliquer ce document. Il a été préparé au début de l'examen de M. Nixon, qui a duré un mois, et a servi à lui exposer tous les arrangements pris concernant l'accord dans l'ensemble.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui a préparé le document?

**M. Rowat:** Mon équipe et moi-même l'avons préparé quelques jours avant que M. Nixon ne soit nommé, puis nous lui avons donné le 29.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Cela a donc été fait en octobre?

**M. Rowat:** Au cours de la semaine précédente. C'était fondé sur une somme considérable de travaux faits antérieurement.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Monsieur Desmarais, quand vous avez dit que vous pensiez au 7 octobre depuis le mois de juillet, car il y a eu plusieurs changements de dates pour la signature de ce document-ci et de ce document-là au cours de... même dans ce document, on voit, par exemple, au troisième point:

La date limite du 15 février 1993 a été reportée au 1er mars 1993.

Ce n'était donc pas... enfin c'est une prolongation qui a été accordée.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Par consentement mutuel.

**M. Jolliffe:** Je m'excuse, sénateur. Cette date limite concerne la question de la viabilité financière de la proposition de Paxport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui, vous avez accordé une prolongation.

**M. Jolliffe:** Oui, pour ce qui touche la viabilité financière, mais non pas la signature d'un nouvel ensemble de documents.

**M. Desmarais:** Au début du mois de juillet, nous avons convenu de la date cible du 7 octobre. Enfin, ce n'était pas coulé dans le bronze. S'il y avait eu des difficultés, nous auriez évidemment reporté cela, mais au fur et à mesure que les choses avançaient, le 7 octobre paraissait être une date de plus en plus réaliste, en août, en septembre et au début d'octobre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne me rappelle pas, monsieur le président, si nous avons, dans les tonnes de documents que nous avons reçus, la lettre d'intention. J'imagine que je vais devoir faire référence à cette lettre du 18 juin.

Est-ce que nous l'avons, M. Nelligan?

**Le sénateur Gigantès:** Une lettre d'intention non exécutoire.

**M. Nelligan:** Je crois qu'on trouve cela dans les documents.

**Le sénateur Gigantès:** Quand une lettre d'intention est non exécutoire, cela veut dire qu'elle est non exécutoire. Vous avez dit plus tôt, monsieur Desmarais, une fois rendu au stade où vous avez signé la lettre d'intention, c'était cela.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si vous lisez la transcription, vous allez constater que j'ai dit qu'il y avait là une obligation morale. C'est cela parce que les parties s'étaient déjà entendues au début de juillet sur la date cible du 7 octobre.

**Le sénateur Gigantès:** Mais ce n'est pas exécutoire...

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** I know it's non-binding.

**Senator Gigantès:** Well the reason the words "non-binding" are put there by lawyers normally is because they want it to be non-binding.

**Senator Lynch-Staunton:** It's completely irrelevant.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Chairman, and also to our counsel, I think it would be important that we have some clarification. Since we're dealing with common law and I'm with civil law in Quebec and the jurisprudence is not the same, I think we need to clarify the question as to when all the obligations and all the conditions were met so that we know when the contract was in effect. I mean, was it on October 7th? Was it on October the 3rd? Because most of the time when the conditions are not realized, the contract is not, at that time, legally binding. This is my civil law approach. I don't know how it is in common law.

**Mr. Nelligan:** If I might just comment, I think perhaps we may have to call the lawyers who were involved; but, as I understand the process as described by these witnesses, the documents were signed subject to a condition subsequent or a series of conditions subsequent. If you will look at the documents that we just got this morning, there is a whole list of matters that had to be done by each side. In the normal course — and I don't want to discuss this particular one — if you've signed a document which comes into effect on fulfilment of those conditions, that is an automatic event. It's simply a matter of acknowledging that the events have occurred. In other words, it's an automatic process at that point because consent has been given subject to the 61 million and so on. Once that's filed, then there's a binding agreement.

Now there may be some difference here when I've taken a detailed look, but I think this is what Senator Lynch-Staunton was referring to.

**Senator Hervieux-Payette:** I would put it in a more simple way. I mean if I buy a house in Ottawa and I put an offer with the price conditional that my bank agrees to the loan, I am obliged to buy it only if the bank says "yes". If the bank says "no", I can move away from my offer because I mean one of the very important conditions —

**Mr. Nelligan:** But the difficulty is that if the bank says "yes" without you knowing about it, you are bound whether you like it or not because you have agreed that that is a condition.

I think in this particular case, the point that was being made was that these conditions have been carrying on in the normal course, and they had occurred; therefore, it all fell in. That's subject to someone —

**Senator Hervieux-Payette:** I think in this case it's more than a house. I think it's \$61 million, so it's maybe a few houses. I mean it was a very important condition.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je sais que ce n'est pas exécutoire.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, quand les avocats emploient le terme «non exécutoire», c'est habituellement qu'ils veulent que ce ne soit pas exécutoire.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Cela n'a absolument rien à voir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur le président, notre conseiller aussi, je crois qu'il est important d'éclaircir quelque chose. Comme il est question de la *common law* et que j'ai évolué dans le domaine du droit civil, au Québec, et que la jurisprudence n'est pas la même, je crois qu'il nous faut éclaircir la question de savoir à quel moment toutes les obligations et toutes les conditions étaient considérées comme étant respectées, pour savoir à quel moment le contrat entrait en vigueur. Enfin, est-ce que c'était le 7 octobre? Est-ce que c'était le 3 octobre? Car, dans la majorité des cas, là où les conditions n'existent pas encore, le contrat n'est pas encore exécutoire du point de vue juridique. C'est ma connaissance du droit civil qui me fait dire cela. Je ne sais pas comment les choses se font en *common law*.

**M. Nelligan:** Puis-je intervenir? Je crois que nous allons peut-être devoir appeler les avocats qui ont mis la main à cela; tout de même, si je comprends bien la démarche décrite par les témoins, les documents ont été signés sous réserve d'une condition résolutoire ou d'une série de conditions résolutoires. Si vous étudiez les documents que nous venons de recevoir ce matin, vous constaterez qu'il y a toute une liste de questions qu'il fallait régler d'un côté comme de l'autre. Dans le cours normal des choses (et je ne veux pas discuter de ce cas particulier), si on signe un document qui entre en vigueur au moment de la réalisation des conditions prescrites, cela se fait d'office. Il s'agit simplement de reconnaître le fait que les événements se sont produits. Autrement dit, cela se fait d'office à ce point-là parce que le consentement a été donné, sous réserve des 61 millions de dollars et ainsi de suite. Une fois que cela est déposé, l'accord est exécutoire.

Bon, il y a peut-être une distinction si j'étudie cela plus à fond, mais je crois que c'est à cela que le sénateur Lynch-Staunton faisait allusion.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais le dire d'une façon simple. Enfin, si j'achète une maison à Ottawa en soulignant que mon offre est conditionnelle au fait que ma banque accepte de me prêter l'argent, je suis obligée de l'acheter seulement si la banque dit «oui». Si la banque dit «non», je peux retirer mon offre, parce que l'une des conditions très importantes...

**M. Nelligan:** Mais la difficulté, c'est que si la banque dit «oui» sans que vous ne le sachiez, vous êtes liée, que cela vous plaise ou non, parce que vous avez accepté cette condition.

Je crois que dans ce cas particulier, l'idée était que ces conditions faisaient partie du cours normal des choses et qu'elles avaient été réalisées; par conséquent, tout est tombé en place. Sous réserve que quelqu'un...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il me semble que c'est plus qu'une maison, dans ce cas. Je crois que c'est 61 millions de dollars, donc quelques maisons peut-être. Enfin, c'était une condition très importante.

## [Texte]

Sometimes we know that in big business deals, I mean even though you are in good faith, you can at the last minute not obtain the funds. I mean the market conditions are changing. The bankers are usually, we know in this committee — some members of our banking committee are sitting with us — that sometimes this condition may not have materialized.

**Mr. Nelligan:** I understand from the witnesses that in this case they say they had materialized.

**Senator Hervieux-Payette:** So that's why I'm saying that the contract, if I understand correctly your legal interpretation — of course the day the contract was effective was on October 7th when all the conditions were met and all the documents were in and everything was in order.

**Mr. Nelligan:** That's right.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. I'm sorry to have this discussion with our own —

As far as the August 30th discussion with — not discussion, but the Minister of Transport, Jean Corbeil, announced agreement with T1T2 partnership for modernization of Terminals 1 and 2. It was at that time — I mean, since you are talking about the process and this is certainly one of your specialties, how many other conditions had to be met after that in order to have a contract? Because, I mean, can a minister on a contract of that size, by himself, bind the government?

**Mr. Desmarais:** At that point, the minister had authority to sign the ground lease; so, he could have bound us at that point, on August 30th, by signing that lease.

**Senator Hervieux-Payette:** But not the whole Terminal 1 and 2.

**Mr. Desmarais:** That would have been it. They would have had Terminal 1 and 2 at that point. Without a development agreement, without an operations agreement —

**Senator Hervieux-Payette:** Okay, but they were agreements that were not part of that.

**Mr. Desmarais:** There were agreements that did not require Treasury Board approval that we were still working on, and they weren't completed until late September.

**Senator Hervieux-Payette:** So you did that piece by piece, rather than one total — I mean, sometimes we arrive at the end of a deal, and we sign every document. We have piles of documents in a room like this, and we start from the beginning to the end. In this case, you had, I would say, two steps, ground lease and —

**Mr. Desmarais:** We had authority — the minister had authority to sign the ground lease on basically August 27th. He didn't sign it then. I mean, we put that aside. We got all the documents together, and there were several suitcases that were delivered to him in Montreal on the Monday, October 4th, to sign.

**Senator Hervieux-Payette:** So he had the authority on that date, but they were signed just on October the 4th?

## [Translation]

On sait que parfois, dans les grandes transactions commerciales, même si on est de bonne foi, il peut arriver à la dernière minute qu'on n'obtienne pas les fonds voulus. Les conditions du marché évoluent. Habituellement, les banquiers, comme nous le savons ici au comité (certains membres du comité des banques siègent avec nous) qu'il arrive qu'une telle condition ne se réalise pas.

**M. Nelligan:** D'après les témoins, elle se serait réalisée dans ce cas-ci.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Voilà pourquoi je dis que le contrat, si je comprends bien votre interprétation juridique... bien sûr, le jour où le contrat est entré en vigueur est le 7 octobre, au moment où toutes les conditions étaient réunies et où tous les documents étaient en place et tout était en règle.

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Je m'excuse d'avoir cette discussion avec notre propre...

Pour ce qui est de la discussion du 30 août... pas une discussion..., mais le ministre des Transports, Jean Corbeil, a annoncé l'accord conclu avec la société en commandite T1T2 pour la modernisation des aérogares 1 et 2. C'est à ce moment-là... enfin, comme vous parlez de la démarche et qu'il s'agit certainement de l'une de vos spécialités, combien d'autres conditions faut-il réunir par la suite pour qu'il y ait un contrat? Enfin, quand il s'agit d'un contrat de cette envergure, un ministre peut-il à lui seul lier le gouvernement?

**M. Desmarais:** À ce moment-là, le ministre était habilité à signer le bail foncier; par conséquent, il nous aurait lié à ce moment-là, le 30 août, en signant le bail foncier.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais pas pour tout, les aérogares 1 et 2.

**M. Desmarais:** C'est cela. On aurait eu l'aérogare 1 et l'aérogare 2 à ce moment-là. Sans entente d'aménagement, sans entente d'exploitation...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Mais il y avait des accords qui ne faisaient pas partie de cela.

**M. Desmarais:** Il y avait des accords qui n'exigeaient pas l'approbation du Conseil du Trésor sur lesquels nous travaillons encore, et ils n'étaient pas prêts avant la fin septembre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez fait cela pièce par pièce, plutôt qu'en un ensemble... enfin, parfois on arrive à la fin d'une transaction et on signe tous les documents. Nous avons des piles de documents dans une salle comme celle-ci, et nous allons du début à la fin. Dans ce cas particulier, vous aviez, je dirais deux étapes: le bail foncier et...

**M. Desmarais:** Nous étions habilités... le ministre était habilité à signer le bail foncier, essentiellement, le 27 août. Il ne l'a pas signé à ce moment-là. Nous l'avons mis de côté. Nous avons réuni tous les documents, et plusieurs mallettes lui ont été livrées à Montréal le lundi 4 octobre, pour qu'il signe.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il était donc habilité à le faire à cette date, mais il n'a signé que le 4 octobre?



[Text]

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** So that's why you needed to lock them up?

Thank you. I think that's clarifying for me at least.

**The Chairman:** Now, colleagues, on our original work plan, we've agreed to certain things. These witnesses have been extremely helpful, forthcoming and very, very well informed. They have been here now a full day and a half a day. The questions that have arisen now — we usually at this time turn it over to our Counsel to the committee to wrap up and to ask a number of questions. If there is any time left, I'll recognize —

**Senator Jessiman:** I've been up since six o'clock reviewing this material. You knew because I told you that I had some material that would take about 20 minutes to put in. I've sat here, and I know there's other material. I think these witnesses should be brought back for another hour. If you are going to overrule, we will not get in some information that's very important as to what instructions Mr. Nixon has given.

**Mr. Rowat:** Mr. Chairman, I wonder if we could just take a couple of minutes' break as witnesses if you have some technical matters to discuss?

The committee recessed.

Upon resuming.

**The Chairman:** Gentlemen, we've resolved our little problem thanks to the generosity of our friends here. My acrimonious friends to my right aren't speaking to me, but we have agreed — if it's all right with you, I would like Mr. Nelligan to pose a number of questions to you, following which, if you can bear with us for another half an hour, which may be 12:30, maybe 12:15 — would you do that?

**Mr. Rowat:** Sure.

**The Chairman:** Mr. Nelligan.

**Mr. Nelligan:** Gentlemen, we've been discussing this morning the report that you prepared for Mr. Nixon dated October 29th. For the purpose of clarification, I understand that document exists in two forms. There's one dated October 29th and one dated November 4th; is that correct?

**Mr. Rowat:** Correct.

**Mr. Nelligan:** I gather they are basically the same, but the later one is simply an update with some additional information.

**Mr. Rowat:** That's correct, some clarifications.

**Mr. Nelligan:** Can you tell me, please, what your instructions were with regard to preparing that memorandum?

**Mr. Rowat:** During the week that Mr. Nixon was appointed — he was appointed on the 28th, I think it was, Thursday, the 28th. During that week, which was the week after the election, it had clearly been stated by the incoming government that they intended to do some sort of review of the overall

[Traduction]

**M. Desmarais:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est pourquoi vous deviez les mettre sous clé?

Merci. Cela a éclairci les choses, du moins pour moi.

**Le président:** Maintenant, chers collègues, nous avions convenu de certaines choses dans notre plan de travail initial. Ces gens ont présenté un témoignage extrêmement utile et franc, et ils sont très, très bien renseignés. Cela fait une journée et demie qu'ils sont ici. Les questions qui ont été soulevées... habituellement, au point où nous en sommes, nous laissons le conseiller du comité récapituler et poser quelques questions. S'il reste un peu de temps, je céderai la parole...

**Le sénateur Jessiman:** J'étudie la documentation depuis six heures. Vous le saviez, puisque je vous ai dit qu'il me fallait une vingtaine de minutes. Je me suis assis ici, et je sais qu'il y a d'autres documents. Je crois qu'il faudrait convoquer les témoins à nouveau pour une autre heure. Si vous rejetez ma demande, nous n'allons pas obtenir certains renseignements qui sont très importants en ce qui concerne les instructions que M. Nixon a données.

**M. Rowat:** Monsieur le président, je me demande si nous pourrions faire une pause de quelques minutes, nous les témoins, si vous avez des questions de régie interne à débattre?

Le comité fait une pause.

Au retour.

**Le président:** Messieurs, nous avons réglé notre petit problème grâce à la générosité de nos amis ici. Mes amis aigris à ma droite ne me parlent pas, et nous avons convenu... si cela vous convient, j'aimerais que M. Nelligan vous pose quelques questions, après quoi, si vous pouvez patienter encore une demi-heure, ce qui pourrait nous porter à 12 h 30, peut-être 12 h 15... qu'en pensez-vous?

**M. Rowat:** Certainement.

**Le président:** M. Nelligan.

**M. Nelligan:** Messieurs, nous discutons ce matin du rapport daté du 29 octobre, que vous avez préparé à l'intention de M. Nixon. Le document existerait sous deux formes. Il y en a un qui est daté du 29 octobre, et un autre, du 4 novembre. Est-ce juste?

**M. Rowat:** Oui.

**M. Nelligan:** J'imagine qu'ils sont essentiellement identiques, mais que le deuxième est simplement une mise à jour qui apporte un complément d'informations.

**M. Rowat:** Oui, certains éclaircissements.

**M. Nelligan:** Auriez-vous l'obligeance de nous dire quelles étaient vos instructions concernant la préparation de cette note?

**M. Rowat:** Au cours de la semaine où M. Nixon a été nommé à son poste... il a été nommé le 28, je crois, le jeudi 28... au cours de cette semaine-là, c'est-à-dire la semaine après les élections, le nouveau gouvernement avait affirmé clairement qu'il avait l'intention de procéder à un examen de l'accord global. Par

[Texte]

agreement. Therefore, at our own initiative, we put together the relevant information in a very concise form — if you call 30 pages a concise form, but it was in bullet form — to take whoever was going to be nominated to do the review through the overview of the deal. So we put that together and had it ready.

When Mr. Nixon was appointed on the 28th, he in fact came around to see Jocelyne Bourgon and myself and introduced himself on the 28th. I indicated that we had this background document, and he requested at that point whether we would send it to him the following day, which is what I did.

**Mr. Nelligan:** All right. There was one question with regard page 1238 of the October 29th document, item 11.

**Mr. Rowat:** Are you dealing with the table of contents?

**Mr. Nelligan:** The table of contents, item 11, "Possible Outcomes of Review".

**Mr. Rowat:** Yes.

**Mr. Nelligan:** The question might be put, why were those designated as the only two possible outcomes of the review?

**Mr. Rowat:** I think it was taken for granted that the other obvious option was the one that we had just gone through in detail. So in fact there were three options. There was the one in the body of the document, and then possible other outcomes — what should have been possible other outcomes of the review.

**Mr. Nelligan:** I see. What outcome did you suggest in this document?

**Mr. Rowat:** I don't think we recommended an option. I think we just took them through the elements of the deal with no recommendation.

**Mr. Nelligan:** That was the index. In the main body, you still have possible outcomes of the review. You have stopping the deal, and then you have renegotiate, restructure the deal. Those were the only two options that you discussed.

**Mr. Rowat:** But the agreement itself had just been outlined fully in the document.

**Mr. Nelligan:** I see.

**Mr. Rowat:** So the options were go with what was on the table, or the other two options were restructure or cancel.

**Mr. Nelligan:** All right. After these documents had been given to Mr. Nixon, did he then meet with you to discuss them?

**Mr. Rowat:** He did. We sent them to him on the Friday. We met with him on Monday. When I say "we", it was John Desmarais, Wayne Power and myself, which was November 1st. It may have been a Tuesday.

**Mr. Nelligan:** And what other documents was he given?

**Mr. Rowat:** He was given a list of documents.

**Mr. Nelligan:** There is a letter, sir — and I don't have it in front of me — where I think there are some 16 items.

[Translation]

conséquent, sur notre propre initiative, nous avons réuni les renseignements pertinents sous une forme très concise... si on peut dire que 30 pages représentent une forme concise, c'était tout de même en abrégé, point par point... pour donner à quiconque serait chargé de procéder à l'examen une vue d'ensemble de la transaction. Nous avons donc préparé cela en prévision de l'examen.

Quand M. Nixon a été nommé à son poste, le 28, il est venu nous voir, Jocelyne Bourgon et moi-même, et s'est présenté ce jour-là. J'ai signalé que nous avions ce document d'information, et il a demandé si nous pouvions le lui transmettre le lendemain, ce que j'ai fait.

**M. Nelligan:** D'accord. Il y avait une question concernant la page 1238 du document du 29 octobre, au point 11.

**M. Rowat:** Est-ce la table des matières?

**M. Nelligan:** La table des matières, au point 11: «Résultats possibles de l'examen».

**M. Rowat:** Oui.

**M. Nelligan:** On pourrait demander pourquoi ce sont les deux seuls résultats d'examen qui ont été désignés comme étant possibles?

**M. Rowat:** Il me semble qu'on a tenu pour acquis que l'autre option évidente était celle qui venait d'être exposée en détail. Il y avait donc trois options, en fait. Il y avait celle dont il était question dans le corps du texte, puis les deux autres résultats possibles... ce qui aurait dû être les autres résultats possibles de l'examen.

**M. Nelligan:** Je vois. Quel résultat avez-vous suggéré dans ce document?

**M. Rowat:** Je ne crois pas quel nous ayons recommandé une option. Je crois que nous avons simplement passé en revue les éléments de la transaction sans recommander quoi que ce soit.

**M. Nelligan:** C'était l'index. Dans le corps du texte, il y a encore des résultats possibles de l'examen. Soit mettre fin à l'accord, soit le renégocier, le restructurer. C'était les deux seules options que vous avez exposées.

**M. Rowat:** Mais l'accord lui-même avait été exposé à fond dans le document.

**M. Nelligan:** Je vois.

**M. Rowat:** Il fallait donc accepter l'accord ou encore, selon les deux autres options, restructurer ou annuler.

**M. Nelligan:** Oui, d'accord. Après avoir reçu ces documents, M. Nixon vous a-t-il rencontré pour en discuter?

**M. Rowat:** Oui. Nous les lui avons fait parvenir le vendredi. Nous l'avons rencontré le lundi. Quand je dis «nous», je veux dire John Desmarais, Wayne Power et moi-même, le 1<sup>er</sup> novembre. C'était peut-être un mardi.

**M. Nelligan:** Et quels autres documents a-t-il reçus?

**M. Rowat:** On lui a remis une liste de documents.

**M. Nelligan:** Il y a une lettre, sénateur... je ne l'ai pas devant moi... où il est question de quelque 16 documents.

[Text]

**Mr. Rowat:** Correct.

**Mr. Nelligan:** So we have that, but perhaps can you tell us, was there anything else given to him beyond that list and this memorandum?

**Mr. Rowat:** Okay, beyond that list —

**Mr. Desmarais:** Not on that date. He did get other information from Pearson airport, the financial statements that were delivered by the site manager to him. I believe there's another couple of letters on your file where we sent him some factual information later on. I can't recall. There was maybe one or two more documents he was sent.

**Mr. Nelligan:** Then if we can turn to the Nixon report, do you have it available to you there now?

**Mr. Rowat:** Not the report.

**Mr. Desmarais:** Not the report. I don't. Mr. Rowat may have a copy of it.

**Mr. Nelligan:** You can all look over each other's shoulders.

**Mr. Desmarais:** We have the report now.

**Mr. Nelligan:** Looking at the history that he suggests, on the first page it recites the unsolicited proposal by the Matthews Group. I think Mr. Desmarais has already indicated that he was asked about that. To your knowledge, did anyone ever inform him about the other unsolicited proposals?

**Mr. Desmarais:** I may have, senator. I'm trying to recollect, senator.

**Mr. Nelligan:** I haven't been appointed yet.

**Mr. Desmarais:** Sorry, Counsel.

**Mr. Nelligan:** I'm working on it.

**Senator Kirby:** He just looks like one of us.

**Senator Gigantès:** I highly recommend him, Mr. Chairman.

**Mr. Desmarais:** I'm obviously losing my focus here as well.

I may have talked to him about the other unsolicited proposals during the conversation on this one. I can't recall exactly, Counsel.

**Senator Jessiman:** I don't think that was your evidence yesterday.

**Mr. Desmarais:** No. My evidence yesterday was I said that we had discussed this. He had questioned me about this when I answered questions on this one. I'm saying now that after having talked to some of my colleagues last night that I may have discussed the other ones with him.

**Mr. Nelligan:** Okay.

Now turning to page 4, where he analyzes the agreement, first of all, he refers to over 20 separate contracts. I believe there are substantially more contracts and agreements than that that were ultimately exchanged between the parties.

**Senator Kirby:** What page?

**Mr. Nelligan:** I'm sorry. Page 4, first paragraph.

[Traduction]

**M. Rowat:** D'accord.

**M. Nelligan:** Nous avons donc cela, mais vous pourriez nous dire s'il y a autre chose qui lui a été donné, outre ce qui figure dans cette liste et dans cette note?

**M. Rowat:** D'accord, outre cette liste...

**M. Desmarais:** Pas à cette date. Il a obtenu d'autres renseignements de l'aéroport Pearson, des états financiers que lui a fait parvenir le directeur. Je crois que vous avez dans votre dossier quelques autres lettres que nous lui avons fait parvenir pour lui donner des renseignements factuels. Je ne m'en souviens pas. Nous avons peut-être envoyé un ou deux autres documents.

**M. Nelligan:** Est-ce qu'on peut maintenant prendre le rapport Nixon? L'avez-vous entre les mains?

**M. Rowat:** Pas le rapport.

**M. Desmarais:** Pas le rapport. Pas moi. M. Rowat en a peut-être un exemplaire.

**M. Nelligan:** Vous pouvez tous regarder ensemble.

**M. Desmarais:** Nous avons le rapport, maintenant.

**M. Nelligan:** En regardant l'historique du dossier qu'il propose, à la première page, il est question de la proposition spontanée du groupe Matthews. Je crois que M. Desmarais a déjà signalé qu'on le lui avait demandé. À votre connaissance, quelqu'un l'avait-il mis au courant des autres propositions spontanées?

**M. Desmarais:** Il se peut que je l'aie fait, sénateur, j'essaie de m'en souvenir, sénateur.

**M. Nelligan:** Je n'ai pas encore été nommé.

**M. Desmarais:** Je m'excuse, monsieur le conseiller.

**M. Nelligan:** J'y travaille.

**Le sénateur Kirby:** Il a l'air d'être l'un des nôtres.

**Le sénateur Gigantès:** Je le recommande vivement, monsieur le président.

**M. Desmarais:** Je perds manifestement le fil, moi aussi.

Je lui ai peut-être parlé des autres propositions spontanées en lui parlant de celle-ci. Je ne m'en souviens pas très bien, monsieur le conseiller.

**Le sénateur Jessiman:** Il me semble que ce n'est pas ce que vous avez dit hier.

**M. Desmarais:** Non. Hier, j'ai dit que nous en avions discuté. Il m'avait posé des questions à ce sujet quand j'avais répondu. Je dis maintenant, après avoir parlé à certains de mes collègues hier soir, que j'ai peut-être discuté des autres propositions avec lui.

**M. Nelligan:** D'accord.

Allons maintenant à la page 4, où il analyse l'accord. D'abord, il fait allusion à 20 contrats distincts. Je crois que les parties ont échangé un nombre beaucoup plus grand de contrats et d'accords que cela.

**Le sénateur Kirby:** Quelle page?

**M. Nelligan:** Je m'excuse. Page 4, premier paragraphe.



[Texte]

**Mr. Desmarais:** I'm not sure of the exact number of documents.

**Senator Jessiman:** The evidence that you gave was 65.

**Mr. Desmarais:** Sixty-five? I would have to go to the closing documents and count them.

**Mr. Nelligan:** Then in the next paragraph, in his last sentence, he said:

The beneficial ownership of T1 T2... was made known to the Government of Canada but was not made fully public when the agreement documents were partially disclosed during the election campaign.

Do you know the basis upon which that statement was made?

**Mr. Desmarais:** During the negotiations, the beneficial ownership of the partnership right back to the parent corporations — ie., in the case of Claridge to the Bronfmans — was made known to the government. The other side requested that we keep some of the details of that confidential and not release it, which we respected.

**Mr. Nelligan:** All right. Were they ultimately made public?

**Mr. Desmarais:** Ultimately, I believe in the case that was before the courts, the total ownership was made public.

**Mr. Nelligan:** As a matter of business practice — or, rather, government practice — would this be an unusual or normal request?

**Mr. Desmarais:** It can be a usual request that certain aspects of their dealings with individuals and partners, if you like, of their corporations be kept confidential, and that's —

**Senator LeBreton:** Did you say usual request, Mr. Desmarais?

**Mr. Desmarais:** It can be a usual request. I'm saying that because of your partnership arrangements, if you have business dealings that you don't want disclosed, particularly publicly, we would respect those. It's commercially confidential.

**Mr. Nelligan:** They talk about the term for 57 years. Then they say that it's for 37 years and then the option. Was there, in the view of the government negotiators, any problem about the length of this lease?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Mr. Nelligan:** In your view, was it a necessary or additional addition to the contract?

**Mr. Desmarais:** I believe the RFP allowed for the 57-year lease by giving you a year of termination. The year of termination was determined based on the Terminal 3 lease.

[Translation]

**M. Desmarais:** Je ne connais pas le nombre exact de documents.

**Le sénateur Jessiman:** Vous nous avez dit «65» dans votre témoignage.

**M. Desmarais:** 65? Il faudrait que j'aille compter les documents de clôture.

**M. Nelligan:** Puis, au paragraphe suivant, dernière phrase, il dit:

La participation effective de T1T2 Limited Partnership a été portée à la connaissance du gouvernement du Canada, mais non à celle du public, lorsque les documents relatifs à l'accord ont été partiellement divulgués au cours de la campagne électorale.

Savez-vous sur quoi il s'est fondé pour faire cette déclaration?

**M. Desmarais:** Au cours des négociations, le gouvernement a été mis au courant des avantages de la propriété des aéroports pour la société en commandite jusqu'aux sociétés mères elles-mêmes... dans le cas qui nous occupe, de Claridge jusqu'aux Bronfman. L'autre partie nous a demandé de ne pas révéler certains renseignements confidentiels, demande que nous avons respectée.

**M. Nelligan:** D'accord. Les renseignements ont-ils fini par être rendus publics?

**M. Desmarais:** Au bout du compte, je crois, pour ce qui touche l'affaire qui était devant les tribunaux, la participation totale a été rendue publique.

**M. Nelligan:** Dans le contexte des affaires... ou, dans le contexte des affaires gouvernementales... s'agit-il d'une demande inhabituelle ou d'une demande normale?

**M. Desmarais:** Il peut être d'usage de demander que certains aspects des rapports avec des personnes et les associés de grandes sociétés demeurent confidentiels, et c'est...

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous dit qu'il était d'usage de la demander, monsieur Desmarais?

**M. Desmarais:** Il peut être d'usage de le demander. Je dis qu'étant donné les conventions de société en commandite, s'il existe des transactions commerciales que la société ne veut pas voir divulguées, particulièrement au public, nous respectons cela. Ce sont des renseignements commerciaux confidentiels.

**M. Nelligan:** On parle d'une durée de 57 ans. Puis, on dit que c'est 37 ans, plus l'option. Aux yeux des négociateurs du gouvernement, la durée de ce bail posait-elle un problème?

**M. Desmarais:** Non, monsieur.

**M. Nelligan:** Selon vous, est-ce que c'était un ajout nécessaire?

**M. Desmarais:** Je crois que la demande de propositions autorisait un bail de 57 ans en précisant l'année où le bail se terminerait. L'année était déterminée en fonction du bail accordé dans le cas de l'aéroport 3.

[Text]

**Senator Kirby:** Would you permit a tiny supplementary?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Kirby:** Just as matter of curiosity, 57 is such an odd number for a mathematical mind. I realize it was in the RFP. How did you ever arrive at 57?

**Senator Jessiman:** T3.

**Mr. Desmarais:** Terminal 3.

**Senator Kirby:** So that's what you did is copy it so they would not expire at the same time, but they would be the same length.

**Mr. Desmarais:** They would expire at the same time.

**Senator Kirby:** So the 57 was worked backwards.

**Mr. Nelligan:** So you would be in a position to have all terminals free at the same time.

**Mr. Desmarais:** That's correct.

**Mr. Nelligan:** Was this explained to Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** I believe so.

**Mr. Nelligan:** He then says:

The annual rent for the first 9 years begins at \$27 million... and rises to \$30 million annually.

Do you agree with those figures?

**Mr. Desmarais:** I believe those are the figures of the minimum guarantees in the lease from the lease payments. Minimum guarantees coming to the Crown in those first nine years.

**Senator Jessiman:** Isn't there another million on another piece that he's forgotten? I'm told it was 28 million.

**Mr. Desmarais:** I'm saying that those figures are correct, that the annual rent to the government for the first nine years in the main lease, those are the numbers. There's another lease for the central heating plant which starts at \$1 million a year and escalates from there. So these numbers, if I'm looking at total rent to the government from the deal, if you like, starting in year one, starts at 28 million.

**Mr. Nelligan:** Then in the next paragraph on page 5, he recites the deferral that we've been talking about. He said:

The result is that the actual rent in years 2, 3 and 4... will be substantially less than the \$26 million... obtained... from the same facility in fiscal 1993.

Do you agree with that calculation?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** Then he refers to:

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Permettez-vous une petite question supplémentaire?

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Par simple curiosité, le chiffre 57 paraît curieux pour un esprit mathématique. Je sais que ça se trouvait dans la demande de propositions. Comment en êtes-vous arrivé au chiffre 57?

**Le sénateur Jessiman:** L'aérogare 3.

**M. Desmarais:** L'aérogare 3.

**Le sénateur Kirby:** Vous l'avez donc copié pour que les baux ne viennent pas à terme en même temps, mais pour qu'ils aient la même durée.

**M. Desmarais:** Ils viendraient à terme en même temps.

**Le sénateur Kirby:** Le 57 a donc été obtenu par soustraction.

**M. Nelligan:** Vous seriez donc en mesure de disposer librement de toutes les aérogares en même temps.

**M. Desmarais:** Oui.

**M. Nelligan:** Est-ce qu'on a expliqué cela à M. Nixon?

**M. Desmarais:** Je crois bien que oui.

**M. Nelligan:** Ensuite, il dit:

Le montant du loyer annuel à verser au gouvernement du Canada les neuf premières années est de 27 millions de dollars au début pour passer à 30 millions.

Êtes-vous d'accord avec ces chiffres?

**M. Desmarais:** Je crois que ces chiffres correspondent aux garanties minimales prévues dans le bail pour ce qui touche le loyer. Les garanties minimales provenaient de l'État pour ces neuf premières années.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce qu'il n'y a pas un autre million qu'il a oublié à propos d'un autre élément? On m'a dit que c'était 28 millions de dollars.

**M. Desmarais:** Je dis que ces chiffres sont justes, que le loyer annuel à verser au gouvernement pour les neuf premières années dans le bail principal, c'est cela. Il y a un autre bail qui touche l'installation de chauffage central, qui commence à un million de dollars par année pour augmenter par la suite. Cela donne donc, si je regarde le total du loyer dû au gouvernement avec cette transaction, si vous voulez, à partir de la première année, 28 millions de dollars.

**M. Nelligan:** Puis, au paragraphe suivant, à la page 4, il mentionne le loyer différé dont nous avons parlé:

Il en résulte que le loyer réel correspondant à ces années sera possiblement inférieur aux recettes nettes de 26 millions de dollars que Transports Canada tirera de l'exploitation de ces installations au cours de l'exercice 1993.

Êtes-vous d'accord avec ce calcul?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** Il dit ensuite:

## [Texte]

In the calculation of gross revenue... there are 10 deductions which I am advised are unusual...

I haven't been able to identify them. Do you know what they are?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** What are they?

**Mr. Desmarais:** I don't think I can rhyme them off, but if you go to the lease document itself, in the definition of "gross revenue", you will see a list of deductions from gross revenue. They include things like bad debts, commissions paid back to concessionaires, and so on, that are excluded from the definition of "gross revenue".

**Mr. Nelligan:** Well in your view as a negotiator and, Mr. Jolliffe, your view as a financial man, were you concerned that any of the deductions permitted under gross revenue were unusual in commercial transactions?

**Mr. Jolliffe:** I didn't think they were unusual in commercial transactions. That was the arrangement. We had gone through those items and reviewed them and agreed to them as being deductions from the gross revenues.

**Mr. Nelligan:** Did you discuss those with Mr. Nixon?

**Mr. Jolliffe:** I have never had any discussions with Mr. Nixon.

**Mr. Nelligan:** Did you, Mr. Desmarais?

**Mr. Desmarais:** I had a quick discussion with Mr. Goudge over that wording, and Mr. Goudge said that he had been informed by other lawyers that it was unusual, and I accepted that.

**Mr. Nelligan:** All right, but in the course of negotiations — and perhaps I can bring Mr. Rowat in on this — was there any consideration by the government team that these deductions were unusual?

**Mr. Rowat:** No. The advice that I had was that they were acceptable.

**Mr. Nelligan:** Then there is this question about a first-class air terminal. I gather that was a matter of some discussion between yourselves and T1T2. We're still on the same page, page 5.

**Mr. Desmarais:** I believe you're talking about the paragraph that starts "The obligation to maintain and upgrade"?

**Mr. Nelligan:** Yes, that's right.

**Mr. Desmarais:** I believe that — no. I'm going to have to get you to repeat your question.

**Mr. Nelligan:** I'm simply saying was this the subject of some negotiation with the developer, the question of a first-class air terminal?

**Mr. Desmarais:** Yes, it was one negotiating point that took quite a while to resolve.

**Mr. Nelligan:** And he says:

## [Translation]

Dans le calcul du revenu brut... entrent 10 déductions qui, m'informe-t-on, sont inhabituelles...

Je n'ai pu les identifier. Savez-vous de quelles déductions il s'agit?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** De quelles déductions s'agit-il?

**M. Desmarais:** Je ne crois pas pouvoir les énumérer par coeur, mais si vous prenez le bail lui-même, à la définition des «recettes brutes», vous allez avoir une liste des déductions à cet égard. Il y a des choses comme les créances irrécouvrables, les commissions remboursées aux concessionnaires et ainsi de suite, qui sont exclues de la définition de «recettes brutes».

**M. Nelligan:** Eh bien, à votre avis, vous qui évoluez dans le domaine de la négociation, et, à votre avis, monsieur Jolliffe, vous qui évoluez dans le domaine des finances, y avait-il, au chapitre des recettes brutes, des déductions permises qui étaient inhabituelles dans les transactions commerciales?

**M. Jolliffe:** Je ne crois pas qu'elles aient été inhabituelles dans les transactions commerciales. C'était là l'arrangement. Nous avions étudié ces éléments et avons convenu qu'il s'agissait de déductions des recettes brutes.

**M. Nelligan:** Avez-vous discuté de cela avec M. Nixon?

**M. Jolliffe:** Je n'ai jamais eu de discussions avec M. Nixon.

**M. Nelligan:** Et vous, monsieur Desmarais?

**M. Desmarais:** J'ai discuté rapidement avec M. Goudge de la formulation, et M. Goudge a dit que d'autres avocats lui avaient dit que c'était inhabituel, et j'ai accepté cela.

**M. Nelligan:** D'accord, mais au cours des négociations... et peut-être que M. Rowat pourrait aussi répondre... l'équipe du gouvernement a-t-elle pensé qu'il pourrait s'agir là de déductions inhabituelles?

**M. Rowat:** Non. Selon les avis que j'ai reçus, elles étaient acceptables.

**M. Nelligan:** Puis il y a cette question d'une aérogare de première catégorie. J'imagine que vous en avez quand même discuté, vous et la société en commandite T1T2. Nous sommes à la page 5.

**M. Desmarais:** Je crois que vous parlez du paragraphe qui commence par «L'obligation d'entretenir et d'améliorer»?

**M. Nelligan:** Oui, tout à fait.

**M. Desmarais:** Je crois que... non. Je vous demanderai de répéter votre question.

**M. Nelligan:** Je vous demande simplement si cela a fait l'objet d'une négociation quelconque avec le promoteur, la question de l'aérogare de première catégorie?

**M. Desmarais:** Oui, c'est un élément de la négociation que nous avons mis beaucoup de temps à régler.

**M. Nelligan:** Ensuite, il dit:



*[Text]*

This obligation is subject to the qualification that the Tenant be able to recover its cost together with an investment return...

Did you feel that this in some way modified the requirement for a first-class air terminal?

**Mr. Desmarais:** I believe, sir, if you go to the lease and look up this obligation, and it's a separate section of the lease — I can't remember what number particularly — you will see that the obligation is in three parts. The only part that requires revenues to be guaranteed by airline leases, and so on, is an obligation to upgrade the facility, add new structure, expand the building envelope, if you like. The requirement to maintain the facility and use moneys to maintain it in a first-class state throughout its life in the state it was built, but a first-class state, is not subject to that obligation. Then there's another part to it, but I can't recall it right off the top.

**Mr. Nelligan:** So were you satisfied as the negotiators that they were the persons responsible for maintaining it as a first-class air terminal?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** With regard to the passenger threshold, we have heard the discussion on 33 million. Did you discuss that with Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** And did you explain why you reached the 33 million figure?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Mr. Nelligan:** There is a reference later on by him to something in the Treasury Board submissions as to the 30 million number. Perhaps I will come to that when we come to it.

Did you see any problem — I'm now on page 6 — with the right of the tenant to enter into leasehold mortgages? This is the leasehold mortgage paragraph, page 6.

**Mr. Desmarais:** I believe we had several discussions with Treasury Board on the leasehold mortgage provisions, and they had agreed with the provisions as they were in the lease. That is a fair summary, I guess, of what was in the lease and the leasehold mortgages.

**Mr. Nelligan:** Would there be a problem if the Government of Canada was required to consent to assigning by the mortgagee of leases or sublets?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure where you are.

**Mr. Nelligan:** This is still in the same paragraph.

**Mr. Desmarais:** What sentence?

**Mr. Nelligan:** The sentence reads as follows:

*[Traduction]*

Cette obligation est assujettie à la condition que le locataire puisse recouvrer ses frais, plus un pourcentage de ceux-ci...

Croyez-vous que cela a modifié d'une façon ou d'une autre l'obligation d'avoir une aérogare de première catégorie?

**M. Desmarais:** Monsieur, si vous consultez le bail et trouvez l'endroit où cette obligation est inscrite, c'est une section distincte du bail et... je ne me souviens pas du numéro exact... vous verrez que l'obligation se divise en trois parties. La seule partie qui oblige que les baux conclus avec les compagnies aériennes garantissent les recettes et ainsi de suite est l'obligation d'améliorer l'installation, d'ajouter des structures, d'élargir l'enveloppe du bâtiment, si vous voulez. L'obligation de maintenir l'aérogare et de dépenser pour qu'elle demeure une aérogare de première catégorie toute sa vie utile durant n'est pas assujettie à cette obligation. Il y a une autre partie, mais je n'arrive pas à m'en rappeler.

**M. Nelligan:** Vous étiez donc satisfait, en tant que négociateur, qu'il s'agisse des personnes responsables de maintenir des aérogares de première catégorie?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** Pour ce qui touche le trafic cible de passagers, nous avons entendu parler de 33 millions. Avez-vous discuté de cela avec M. Nixon?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** Et avez-vous expliqué pourquoi vous en êtes arrivés au chiffre de 33 millions?

**M. Desmarais:** Oui.

**M. Nelligan:** Il fait allusion plus tard à quelque chose, dans les présentations au Conseil du Trésor, qui prévoit les 30 millions de passagers. J'en parlerai peut-être quand nous y serons.

Le droit qu'a le locataire de contracter une hypothèque sur la propriété louée (je suis à la page 6) vous paraît-il poser un problème? C'est le paragraphe concernant l'hypothèque sur la propriété louée à bail à la page 6.

**M. Desmarais:** Je crois que nous avons eu plusieurs discussions avec le Conseil du Trésor à propos des dispositions concernant l'hypothèque sur une propriété louée à bail, et celui-ci a consenti aux dispositions telles qu'elles sont prévues dans le bail. J'imagine que c'est un bon résumé de ce qui se trouve dans le bail et dans les hypothèques sur la propriété louée à bail.

**M. Nelligan:** Y aurait-il un problème si le gouvernement du Canada devait donner son approbation si le créancier hypothécaire décidait de louer ou de sous-louer?

**M. Desmarais:** Je ne sais pas très bien où vous êtes rendu.

**M. Nelligan:** Tousjours dans le même paragraphe.

**M. Desmarais:** Quelle phrase?

**M. Nelligan:** La phrase se lit comme suit:

[Texte]

If the mortgagee enforces its security it need not complete further stages... and no consent of the Government of Canada is required if the mortgagee assigns, leases or sublets the premises.

**Mr. Desmarais:** We had no problems with that.

**Mr. Nelligan:** Did you discuss it with Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** I don't believe we discussed the leasehold mortgage provisions. At least I didn't. Other people may have.

**Mr. Nelligan:** In dealing with the question of the PFCs, which is the last paragraph on that page, do you agree with that paragraph?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** What was the trigger that would permit a PFC to be introduced?

**Mr. Desmarais:** Air Canada becoming a defaulting air carrier as defined in the agreement, which basically meant that Air Canada had to be bankrupt.

**Mr. Nelligan:** So it was in that case only.

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** On page 7, there is the reference to the requirement of the government to contribute to T1 operations if the operational costs or capital costs exceed 15 million. Then it says:

The RFP provided for no Government payments.

Can you explain how that provision was introduced into the agreement?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir. The RFP did not specifically exclude the closure of T1. The proposals we received from both proponents required the closure of T1 at some point. It was the contention of the government negotiators that you could not lose that capacity for any length of time, and you needed to maintain it until — and when you did lose it, lose it for the shortest period of time. So we wanted Terminal 1 to remain open as long as possible and then be out of service for as short as possible.

In doing that, we recognized that the partnership would have to expend funds on keeping it open for the eight- to ten-year period that was going to be required. As I say, both proposals had shut it down very early.

So we looked at it and said on the processor part of Terminal 1, "You, T1T2, agree to spend \$15 million. If you spend more than that on the terminal processor part of T1, we will contribute one-third in order to maintain that facility open."

It excluded the parking garage. This is a little bit misleading in that it says Terminal 1. Terminal 1, as we all know, includes a parking garage. Our estimate of keeping the terminal processor part open for the eight to ten years at that time was, I think,

[Translation]

Si le créancier hypothécaire réalise la sûreté, il n'est pas tenu de terminer les phases suivantes de la construction, ni d'obtenir le consentement du gouvernement du Canada pour céder, louer ou sous-louer les installations.

**M. Desmarais:** Cela ne nous posait aucune difficulté.

**M. Nelligan:** En avez-vous discuté avec M. Nixon?

**M. Desmarais:** Je ne crois pas que nous ayons discuté des dispositions régissant les hypothèques sur la propriété louée. Du moins, je ne l'ai pas fait moi-même. D'autres l'ont peut-être fait.

**M. Nelligan:** Êtes-vous d'accord avec ce qui est dit à propos des FSS dans le paragraphe au milieu de la page?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** Quel est l'élément déclencheur qui permettrait l'introduction de FSS?

**M. Desmarais:** Il faut qu'Air Canada devienne une compagnie aérienne défaillante tel qu'on le définit dans l'accord, c'est-à-dire essentiellement qu'Air Canada doit se trouver être en faillite.

**M. Nelligan:** C'est donc dans ce cas seulement.

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** À la page 6 toujours, il est dit que le gouvernement doit contribuer à l'exploitation de l'aérogare 1 si les coûts d'exploitation ou les coûts d'immobilisations dépassent 15 millions de dollars. Ensuite, on peut lire:

Aucun paiement de sa part n'est prévu dans la demande de propositions.

Pouvez-vous expliquer comment cette disposition s'est retrouvée dans l'accord?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur. La demande de propositions n'excluait pas expressément la fermeture de l'aérogare 1. Les propositions présentées par les deux soumissionnaires exigeaient la fermeture de l'aérogare 1 à un moment ou à un autre. Les négociateurs du gouvernement prétendaient qu'on ne pouvait se permettre de perdre cette capacité, qu'il fallait la maintenir jusqu'à ce que... et quand on la perdait, il fallait la perdre pour la période la plus courte possible. Nous voulions donc que l'aérogare 1 demeure ouverte aussi longtemps que possible et qu'elle soit fermée le moins longtemps possible.

De ce fait, nous savons que la société en commandite devait dépenser pour garder ouverte l'aérogare pour la période de 8 à 10 ans qui était requise. Comme je l'ai dit, les deux propositions prévoyaient la fermer très rapidement.

Nous avons donc étudié la situation et dit à propos de la partie «acheminement» de l'aérogare 1: «Vous, *T1T2 Limited Partnership*, acceptez de dépenser 15 millions de dollars. Si vous devez consacrer une somme plus grande que cela à la partie «acheminement» de l'aérogare 1, nous allons en assumer le tiers pour que l'installation puisse demeurer ouverte.»

Cela excluait le garage de stationnement. C'est un peu trompeur, parce qu'on parle de l'aérogare 1. L'aérogare 1, comme nous le savons tous, comprend un garage de stationnement. Selon nos estimations, il fallait, je crois, 11 millions de dollars pour

[Text]

\$11 million. So we had built in a cushion of 4 million and were looking at no obligation, we hoped, in the future.

A problem did arise if stages didn't get triggered.

**Mr. Nelligan:** Did you explain that to Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** I believe we went through the lease with Mr. Nixon and went through that type of thing.

**Mr. Nelligan:** Then there's a paragraph on "Non-Arms Length Transactions". There's a reference to non-arm's length parties entering into contracts. First of all, what was the anticipation of the government bargaining team as to when the developers would start entering into contracts with subcontractors on this matter?

**Mr. Desmarais:** As part of the closing agenda, we required the partnership to disclose all signed, non-arm's length agreements to us before signing, if you like. It was a precondition of closing. They did that with the Allders lease and the two Bracknell agreements they had in place. There were no other signed agreements at that time, according to the partnership, and there was no obligation to disclose non-construction type contracts after the closing date. For construction contracts, if they were non-arm's length, they had to be disclosed as Part I of the clauses in the development agreement. It required them to disclose those to us.

**Mr. Nelligan:** Is it in fact, then, that they violated the agreement by entering into one contract with Matthews Construction and did not disclose it?

**Mr. Desmarais:** As far as I know, sir, there was no signed contract with Matthews Construction to the day of cancellation.

These contracts Mr. Nixon is referring to here, I believe, are an interpretation of the partnership agreement where the partnership agreement — one of its schedules says that the following contracts will be entered into or exist — implies they exist. That partnership agreement was signed on October 4th, I believe. So Mr. Nixon and his legal advisors made the assumption that there were valid agreements in existence on that date. They were not given to us, and in subsequent actions on the cancellation, we have determined that there were no signed agreements up to the point of cancellation with Matthews Construction.

**Mr. Nelligan:** So he was mistaken on that, and you found that out in your subsequent litigation?

**Mr. Desmarais:** Yes.

**Mr. Nelligan:** With regard to non-arm's length contracts, was there any stipulation in the agreement controlling the prices which could be paid?

[Traduction]

maintenir la zone d'acheminement de l'aérogare pendant huit à dix ans. Nous avons donc prévu un «cousin» de quatre millions de dollars et espérons n'avoir aucune obligation à cet égard pour l'avenir.

Il pouvait tout de même y avoir un problème si les phases de construction n'étaient pas entamées comme prévu.

**M. Nelligan:** Avez-vous expliqué cela à M. Nixon?

**M. Desmarais:** Nous avons parcouru le bail avec M. Nixon et nous avons parlé de ce genre de choses.

**M. Nelligan:** Ensuite, il y a un paragraphe qui porte sur les «transactions sans concurrence». Il est question de contrats passés avec des parties non indépendantes. D'abord, à quel moment l'équipe de négociateurs du gouvernement croyait-elle que les promoteurs allaient commencer à passer des contrats avec des sous-traitants à cet égard?

**M. Desmarais:** Pour parachever l'affaire, nous exigeons que la société en commandite révèle l'existence de toute entente du genre avant de signer l'accord, si vous voulez. C'était une condition préalable au parachèvement de l'affaire. Ils l'ont fait dans le cas du bail d'Allders et des deux accords qu'ils avaient avec Bracknell. Il n'y avait pas d'autres accords de signés à ce moment-là, selon la société en commandite, et celle-ci n'était pas obligée de divulguer les contrats autres que les contrats de construction après la date limite. Selon la partie I de l'entente d'aménagement, il fallait révéler l'existence des contrats de construction s'ils étaient «sans concurrence». Cela l'obligeait à nous révéler l'existence de ces contrats.

**M. Nelligan:** La société a donc violé l'accord en passant un contrat avec *Matthews Construction* sans le révéler?

**M. Desmarais:** Autant que je sache, monsieur Nelligan, il n'y avait pas de contrat signé avec *Matthews Construction* à la date de l'annulation.

Les contrats auxquels M. Nixon fait allusion ici, il me semble, sont une interprétation du contrat de société, qui dit (une des annexes précise que les contrats suivants seront passés ou existeront) qu'ils existent implicitement. Le contrat de société en question a été signé le 4 octobre, je crois. M. Nixon et ses conseillers juridiques ont donc présumé que des accords valides existaient à cette date. Ils ne nous ont pas été remis et, en donnant suite à l'annulation, nous avons déterminé qu'il n'y avait pas d'accord signé avec *Matthews Construction* à la date d'annulation.

**M. Nelligan:** Il avait donc fait erreur sur ce point, ce que vous avez constaté en essayant de régler les affaires litigieuses dans le dossier par la suite.

**M. Desmarais:** Oui.

**M. Nelligan:** Pour ce qui touche les contrats passés avec les parties non indépendantes, une disposition de l'accord contrôlait-elle les prix qui pouvaient être payés?



[Texte]

**Mr. Desmarais:** Basically all non-arm's length contracts had to be entered into on commercial terms, and this is especially true of the construction contracts. They were a default provision.

**Mr. Nelligan:** With regard to pricing to the airlines, it says:

Clearly, costs to the airlines for the use of T1 T2 will rise very substantially by comparison with today.

How does that compare with what you have said recently that the costs would be competitive with T3 and other airlines?

**Mr. Desmarais:** Mr. Nixon, I believe, is comparing the costs today of T1T2 to the costs of what they will be tomorrow in T1T2. I think as I testified last week, the costs in T1T2 today are in the order of \$2.84, and they would rise to T3 rates, which are in the range of \$7.

**Mr. Nelligan:** And which would be closer to the market figure?

**Mr. Desmarais:** The market figure depends, sir. The market figure for new world airports now is running in the \$7 to \$8 range. Realize that \$700 million of construction that is going to be cost recovered from the airlines is going to drive rental rates up substantially. Even the base case we were looking at yesterday showed that our rates would have to increase to around the \$7 range if we operated the facility.

**Mr. Nelligan:** Would you look at page 8, please, first of all, the first paragraph under number 3. In your view as negotiators, was the privatization inconsistent with the policy announced in 1987?

**Mr. Desmarais:** I don't believe this deal is inconsistent with the 1987 policy. The 1987 policy, as I think has been pointed out, had two parts. One was the private transfer of airports to others, the total airports to others. There was a second part to that policy statement that says where the government maintains the airport, it will seek out innovative commercial opportunities. I think under that part of the policy — this would fit under that part of the policy.

**Mr. Nelligan:** Did you explain that to Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** No, sir, I did not.

**Mr. Nelligan:** Did he ever ask you the question?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Mr. Nelligan:** Then it says:

The RFP having as it did only a single stage and requiring the proponents to engage in project definition... all within a 90 day time frame, created... an enormous advantage to a proponent that had previously submitted a proposal for privatizing and developing T1 and T2.

[Translation]

**M. Desmarais:** Essentiellement, les contrats passés avec des parties non indépendantes devaient l'être dans un contexte commercial et cela vaut particulièrement pour les contrats de construction. Une disposition en cas d'inexécution.

**M. Nelligan:** Le rapport dit ce qui suit à propos des prix imposés aux sociétés aériennes.

De toute évidence, il en coûtera désormais beaucoup plus cher aux transporteurs aériens pour utiliser ces aéroports.

Comment concilier cela avec ce que vous avez dit récemment, c'est-à-dire que les coûts seraient concurrentiels par rapport à l'aéroport 3 et à d'autres compagnies aériennes?

**M. Desmarais:** Je crois que M. Nixon compare les coûts actuels et futurs des aéroports 1 et 2. Comme je l'ai dit en témoignant la semaine dernière, je crois, les coûts actuels sont de l'ordre de 2,84 \$ et ils sont appelés à augmenter au niveau de l'aéroport 3, c'est-à-dire autour de 7 \$.

**M. Nelligan:** Ce qui serait plus près de ce qui prévaut sur le marché?

**M. Desmarais:** Pour ce qui touche le marché, cela dépend. Dans le cas des nouveaux aéroports internationaux, cela varie entre 7 \$ et 8 \$. Il faut savoir que les 700 millions de dollars qui seront recouvrés auprès des compagnies aériennes au chapitre de la construction feront augmenter considérablement les taux de location. Même le scénario de référence que nous avons étudié hier montrait que nos taux devaient atteindre les 7 \$ environ si nous étions chargés d'exploiter l'installation.

**M. Nelligan:** Je vous prie de regarder le dernier paragraphe de la page 7, celui qui se trouve directement sous la rubrique numéro 3. En tant que négociateurs, êtes-vous d'avis que la privatisation dérogeait à la politique annoncée en 1987?

**M. Desmarais:** Je ne crois pas que cet accord déroge à la politique de 1987. La politique de 1987, comme je crois l'avoir dit, comporte deux volets. Le premier prévoit la cession des aéroports, les aéroports en entier, au secteur privé. Le deuxième volet de l'énoncé de politique précise que là où le gouvernement conserve un aéroport, il demeure à l'affût des occasions commerciales innovatrices. Je crois, étant donné ce volet de la politique... que cela cadrerait avec ce volet de la politique.

**M. Nelligan:** Avez-vous expliqué cela à M. Nixon?

**M. Desmarais:** Non, monsieur, je ne lui ai pas expliqué.

**M. Nelligan:** Est-ce qu'il vous a posé la question à un moment donné?

**M. Desmarais:** Non, monsieur.

**M. Nelligan:** Ensuite, le rapport dit:

Comme la demande de propositions ne comportait qu'une seule phase et obligeait leurs auteurs à entreprendre la définition de projet... dans un délai de 90 jours, l'un d'entre eux s'est trouvé fortement avantage... du fait qu'il avait déjà fait une proposition pour la privatisation et l'aménagement des aéroports 1 et 2.

[Text]

Was Mr. Nixon aware that the Claridge Group also had access to a proposal which had been filed unsolicited by its predecessor in title at T3?

**Mr. Desmarais:** I'm not sure, sir.

**Mr. Nelligan:** In your view, was there any similarity between the proposal submitted back in the early days by the Matthews Group and the type of proposal which would be required under your RFP?

**Mr. Desmarais:** As I said yesterday, and I think to a question from Senator Hervieux-Payette, that the unsolicited proposal we received were very thin volumes, almost pre-feasibility studies as the senator characterized them. What we received in the proposal call was 10,000 pages of documentation, give or take a few thousand.

**Mr. Nelligan:** Even in the small proposal you received at that time, how many of the aspects that you required in your RFP would it have covered?

**Mr. Desmarais:** I am not sure, senator, because we didn't use it as a guide for the RFP. We did look them over, as you pointed out yesterday, for policy issues, but that was as far as it went.

**Mr. Nelligan:** Then it says:

...that no financial pre-qualification was required in this competition.

What requirements were there in the RFP as to financial pre-qualification?

**Mr. Desmarais:** I would have to go check the RFP. I believe the RFP required that the government or the proponent have its financing in place on signing the deal, but there were qualifications in the business plan and in the proponent's qualifications to list what their assets were and to show whether they had the wherewithal to do the project.

**Mr. Nelligan:** Now would you turn, please, to page 9. They talk about the role of patronage, and they refer to a Mr. Donald Matthews. Were any of you ever made aware of any predisposition of the government or the department to any particular bidder at any time from the announcement of policy in 1987 until the execution of the policy in 1993 of the agreement?

**Mr. Rowat:** No.

**Mr. Desmarais:** No.

**Mr. Nelligan:** In the course, Mr. Jolliffe, of your early assessment proposal, did anyone suggest to you, either a civil servant or lobbyist or otherwise, that someone was to be given the edge?

**Mr. Jolliffe:** Absolutely not, sir.

**Mr. Nelligan:** Then they refer to Mr. Jelinek. Did any of you have any dealings with Mr. Jelinek?

**Mr. Jolliffe:** No, sir.

[Traduction]

M. Nixon savait-il que le groupe Claridge avait aussi accès à une proposition qui avait été présentée, sans avoir été sollicitée, par son précurseur en titre dans le cas de l'aérogare 3?

**M. Desmarais:** Je n'en suis pas sûr, monsieur Nelligan.

**M. Nelligan:** Selon vous, y avait-il une quelconque similitude entre la proposition présentée par le Groupe Matthews au tout début et le genre de proposition qui a été demandée dans les formes par la suite?

**M. Desmarais:** Comme je l'ai dit hier... en réponse à une question du sénateur Hervieux-Payette, je crois..., les propositions spontanées que nous avons reçues étaient des volumes très minces, presque des études de pré-faisabilité, comme la sénatrice les a qualifiées. En réponse à la demande de propositions, nous avons reçu une documentation faisant 10 000 pages, plus ou moins quelques milliers de pages.

**M. Nelligan:** Même si la proposition était très sommaire à l'époque, combien de ses aspects représentaient ce que vous avez exigé plus tard dans la demande de propositions?

**M. Desmarais:** Je ne suis pas sûr, sénateur; nous ne nous en sommes pas servi pour établir la demande de propositions. Nous les avons étudiés comme vous l'avez dit hier, pour cerner les grandes orientations, sans plus.

**M. Nelligan:** Ensuite, on peut lire:

... aucune analyse financière préalable n'était exigée dans cette demande de propositions.

Quelles étaient les conditions de la demande de propositions pour ce qui touche la situation financière?

**M. Desmarais:** Il faudrait que je la consulte. Je crois que la demande de propositions obligeait le gouvernement ou le soumissionnaire à avoir bien établi son financement avant de signer l'accord, mais selon la qualification du plan d'affaires, selon sa qualification, le soumissionnaire devait énumérer ses éléments d'actif et démontrer qu'il avait les moyens nécessaires pour réaliser le projet.

**M. Nelligan:** Je vous prie de prendre maintenant la page 9. Il y est question du rôle joué par le favoritisme et il est question de M. Donald Matthews. Est-ce que l'un d'entre vous a jamais appris que le gouvernement ou le ministère aurait été particulièrement prédisposé envers un soumissionnaire donné à un moment donné, depuis l'annonce de la politique en 1987 jusqu'à l'exécution de cette politique en 1993?

**M. Rowat:** Non.

**M. Desmarais:** Non.

**M. Nelligan:** Monsieur Jolliffe, en évaluant les propositions aux premiers stades de l'exercice, quelqu'un vous a-t-il jamais laissé entendre, qu'il s'agisse d'un fonctionnaire ou d'un lobbyiste ou de quiconque, qu'il fallait donner l'avantage à quelqu'un?

**M. Jolliffe:** Absolument pas, monsieur.

**M. Nelligan:** Ensuite, il est question de M. Jelinek. Avez-vous eu des rapports quelconques avec M. Jelinek?

**M. Jolliffe:** Non, monsieur.

[Texte]

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Mr. Nelligan:** Then under the "Role of Lobbyists", it says:

It is clear that the lobbyists played a prominent part in attempting to affect the decisions that were reached, going far beyond the acceptable concept of "consulting".

Did you discuss that aspect of it with Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** No, sir, I didn't.

**Mr. Nelligan:** Did he ask you any questions about it?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Mr. Rowat:** Mr. Nixon — I met, along with Ran Quail and David Broadbent — the three of us met with him for lunch at Transport Canada on November 15th when he asked us about what lobbying each of us as individuals had experienced. My answer was that I had not experienced any lobbying during my tenure.

**Mr. Nelligan:** You were there, and what did the others indicate?

**Mr. Rowat:** Same thing.

**Mr. Nelligan:** Then it says:

When senior bureaucrats involved in the negotiations for the Government of Canada feel that their actions and decisions are being heavily affected by lobbyists, as occurred here, the role... in my view, has exceeded possible norms.

Were you included in that group of senior bureaucrats?

**Mr. Desmarais:** As I said, I had never had any contact with lobbyists, so I'm obviously not on that senior list.

**Mr. Nelligan:** Maybe both of us will get promoted the next time.

**Mr. Jolliffe:** I don't consider myself a senior bureaucrat, sir.

**Senator Kirby:** Good answer.

**Mr. Rowat:** I'm a senior bureaucrat, and the answer is "no".

**Mr. Nelligan:** Then it says:

...there was a perception that political staff were interested in this transaction to a highly unusual extent.

Were any of you aware of such interest?

**Mr. Rowat:** During my tenure, relations with the minister's staff were normal.

**Mr. Nelligan:** Mr. Desmarais?

**Mr. Desmarais:** I believe the relations with the minister's staff throughout my whole relationship here with this were normal. They would ask questions in the normal course of events, but there wasn't daily calls from their office saying where are you, or anything like that.

[Translation]

**M. Desmarais:** Non, monsieur.

**M. Nelligan:** Ensuite, sous la rubrique «le rôle des groupes de pression», on peut lire ce qui suit:

Les groupes de pression, cela ne laisse aucun doute, ont joué un rôle déterminant en vue d'infléchir les décisions prises à ce moment-là, débordant largement le principe acceptable de la «consultation».

Avez-vous discuté de cet aspect de la chose avec M. Nixon?

**M. Desmarais:** Non, monsieur.

**M. Nelligan:** Est-ce qu'il vous a posé des questions à ce sujet?

**M. Desmarais:** Non, monsieur.

**M. Rowat:** M. Nixon... j'ai rencontré, en compagnie de Ran Quail et de David Broadbent... nous trois, nous l'avons rencontré pour dîner à Transports Canada le 15 novembre. À ce moment-là, il nous avait demandé les pressions dont chacun d'entre nous avait fait l'objet. Je lui ai répondu qu'aucun groupe de pression n'avait cherché à m'influencer au cours de mon mandat.

**M. Nelligan:** Vous y étiez. Qu'est-ce que les autres ont dit?

**M. Rowat:** La même chose.

**M. Nelligan:** Ensuite, on peut lire:

Lorsque les bureaucrates supérieurs qui représentent le gouvernement du Canada dans des négociations estiment que ces groupes influencent leurs actes et leurs décisions au point où ceux-ci l'ont fait dans cette affaire, leur rôle... dépasse, à mon avis, les limites permises.

Faisiez-vous partie de ce groupe de bureaucrates supérieurs?

**M. Desmarais:** Comme je l'ai dit, je n'ai eu aucun rapport avec les lobbyistes, de sorte que je ne fait vraiment pas partie de ce groupe.

**M. Nelligan:** Nous allons peut-être être promus tous les deux la prochaine fois.

**M. Jolliffe:** Je ne me considère pas comme un bureaucrate supérieur, monsieur.

**Le sénateur Kirby:** Bonne réponse.

**M. Rowat:** Je suis un bureaucrate supérieur, et la réponse est «non».

**M. Nelligan:** Ensuite, on peut lire:

...le personnel politique a donné l'impression que cette transaction l'intéressait de manière fort peu commune.

Étiez-vous conscients d'un tel intérêt?

**M. Rowat:** Au cours de mon mandat, les relations avec le personnel du ministre étaient normales.

**M. Nelligan:** M. Desmarais?

**M. Desmarais:** Je crois que les relations avec le personnel du ministre durant tout mon séjour ici étaient normales. Les membres de son personnel posaient des questions dans le cours normal des choses, mais ils ne faisaient pas des appels tous les jours pour demander «où en êtes-vous» ou quoi que ce soit du genre.



[Text]

**Mr. Nelligan:** Mr. Jolliffe?

**Mr. Jolliffe:** Same opinion, sir.

**Mr. Nelligan:** Then it says:

...this climate of pressure resulted in several civil servants being reassigned...

I will deal with that first. Are any of you aware of civil servants being reassigned with respect to this particular contract?

**Mr. Desmarais:** I think we are all aware of, as Mr. Broadbent put it, Mr. Barbeau's gardening leave, but that's the only one I'm aware of.

**Mr. Rowat:** Same.

**Mr. Jolliffe:** Same here.

**Mr. Nelligan:** Then did any of you request a transfer?

**Mr. Desmarais:** No, sir.

**Mr. Jolliffe:** No, sir.

**Mr. Nelligan:** Are you aware of anyone else requesting a transfer?

**Mr. Jolliffe:** No.

**Mr. Nelligan:** Would you turn to page 11, please. It says:

The revenue stream provided to the Government of Canada by this agreement is far from overwhelming. In the immediate term, the rentals received will in fact be less than in recent years. As the lease unfolds, the rental stream is highly dependant on aggressive pricing conducted essentially without government control and at the risk of making Pearson uncompetitive with competitor airports...

May I have your comment on that? Do you agree or disagree with that statement?

**Mr. Desmarais:** I think that we would probably disagree with the statement in large part.

**Mr. Nelligan:** All right. To what extent do you disagree?

**Mr. Desmarais:** I believe, "As the lease unfolds, the rental stream is highly dependant on aggressive pricing conducted essentially without government control...", we had controls on the pricing to airlines in the management and operations plan. We also had set limits on what concessionaires could charge in the management and operations plan. So there was some control on the pricing aspects of it.

So I would not agree that there was no government control. I don't believe with the deal we had we were making Pearson uncompetitive with airports in Canada and the U.S.

[Traduction]

**M. Nelligan:** Monsieur Jolliffe?

**M. Jolliffe:** Je suis du même avis, monsieur.

**M. Nelligan:** Ensuite, on peut lire:

...les pressions qui entouraient ce dossier ont entraîné la réaffectation de plusieurs fonctionnaires...

Je vais traiter de cette question en premier. L'un d'entre vous a-t-il connaissance du fait qu'un fonctionnaire aurait été réaffecté en rapport avec ce contrat particulier?

**M. Desmarais:** Je crois que nous avons tous connaissance, comme M. Broadbent l'a dit, du congé pour jardinage de M. Barbeau, mais c'est le seul dont je suis au courant.

**M. Rowat:** Même chose.

**M. Rowat:** Même chose aussi.

**M. Nelligan:** L'un d'entre vous a-t-il demandé à être muté ailleurs?

**M. Desmarais:** Non.

**M. Jolliffe:** Non.

**M. Nelligan:** Savez-vous si quelqu'un d'autre a demandé à être muté?

**M. Jolliffe:** Non.

**M. Nelligan:** Je vous prie d'aller à la page 11. On peut y lire ce qui suit:

La source de revenu que l'Accord procure au gouvernement du Canada est loin d'être énorme. Dans l'immédiat, les frais de location perçus seront moindres qu'au cours des dernières années. À mesure que les années s'écouleront, les revenus de location dépendront largement d'une tarification agressive qui se fera essentiellement sans contrôle gouvernemental et au risque de rendre l'aéroport Pearson incapable de soutenir la concurrence d'aéroports rivaux...

J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Êtes-vous en accord ou en désaccord avec cette assertion?

**M. Desmarais:** Je crois que nous serions probablement en désaccord avec l'assertion, pour une grande part.

**M. Nelligan:** D'accord. Dans quelle mesure êtes-vous en désaccord avec cela?

**M. Desmarais:** Je crois que... «à mesure que les années s'écouleront, les revenus de location dépendront largement d'une tarification agressive qui se fera essentiellement sans contrôle gouvernemental...»... nous avions prévu un contrôle des prix imposés aux sociétés aériennes dans le plan de gestion et d'exploitation. Nous avions aussi limité dans le plan de gestion et d'exploitation ce que les concessionnaires pouvaient exiger. Il y avait donc un certain contrôle des prix.

Je ne dirais donc pas que c'était sans contrôle gouvernemental. Étant donné l'accord conclu, je ne crois pas que l'aéroport Pearson ne pouvait soutenir la concurrence des autres aéroports au Canada et aux États-Unis.

[Texte]

**Mr. Jolliffe:** More specifically, sir, the pricing controls related to the IKO guiding principles for pricing services to airport operators.

**Mr. Nelligan:** And with regard the revenue stream, as I understand Mr. Rowat, you did have a base model. How did the revenue stream compare with your best efforts as a government operated airport?

**Mr. Rowat:** The revenue streams from this exceeded the revenue stream from our base case model.

I should point out that Mr. Nixon is correct when he says:

In the immediate term, the rentals received will in fact be less than in recent years.

That reflects the fact of the \$11 million being deferred to be repaid over the following 10.

**Senator Jessiman:** But on your books, the 11 million was showing as a debt.

**Mr. Rowat:** Yes, basically.

**Mr. Nelligan:** The next paragraph says:

...I have been advised by my business valuation advisor the rate of return... could, given the nature of this transaction, well be viewed as excessive.

Was that the opinion of the departmental experts?

**Mr. Rowat:** The departmental experts, as well as our outside expert, Mr. Stehelin, said that the rate of return fell within an appropriate range.

**Mr. Nelligan:** All right. Did you discuss that with Mr. Nixon?

**Mr. Desmarais:** We did not discuss it with Mr. Nixon. We discussed it with his business advisor. We had Paul Stehelin discuss it with his business advisor as well.

**Mr. Jolliffe:** It was at this point I had my only conversation with Mr. Rollit if Crosbie and Company, and later with Mr. Crosbie, particularly around this rate of return question.

**Mr. Nelligan:** Did you explain your position to him at that time?

**Mr. Jolliffe:** Yes. We went through calculations of the rate of return and the pre- and post-tax situation.

**Mr. Desmarais:** Mr. Stehelin did explain to him, by the way, on the phone the rates of return for utilities that we were using as a model.

**Mr. Nelligan:** I think Mr. Crosbie did not feel those rates were available.

**Mr. Desmarais:** I'm not sure what Mr. Crosbie felt.

**Mr. Nelligan:** In any event, I wonder, Mr. Desmarais, if you could give us a few moments of the opinions you have expressed in other litigation — the rate of return notwithstanding — as to

[Translation]

**M. Jolliffe:** Plus particulièrement, monsieur Nelligan, le contrôle des prix se rapportait aux principes directeurs d'IKO dans le cas des exploitants d'aéroports.

**M. Nelligan:** Quant à la source de revenus, si je comprends M. Rowat, il y avait le modèle de référence. Comment la source de revenus se comparait-elle à ce que vous avez pu faire de mieux en tant qu'exploitant gouvernemental d'aéroport?

**M. Rowat:** Les sources de revenus, dans ce cas, étaient plus importantes que les nôtres dans le modèle de référence.

Je dois préciser que M. Nixon a raison quand il dit:

Dans l'immédiat, les frais de location perçus seront moindres qu'au cours des dernières années.

Cela reflète le fait que le paiement de 11 millions de dollars sera différé, étant remboursable au cours des dix années suivantes.

**Le sénateur Jessiman:** Mais les 11 millions de dollars en question figuraient comme dettes dans vos livres.

**M. Rowat:** Oui, essentiellement.

**M. Nelligan:** Le paragraphe suivant dit:

...Comme m'en a informé mon conseiller en évaluation d'entreprises, le taux de rendement accordé... pourrait bien, vu la nature de la transaction, être jugé excessif.

Est-ce que c'était là l'avis des spécialistes du ministère?

**M. Rowat:** Les spécialistes du ministère, de même que notre spécialiste de l'extérieur, M. Stehelin, ont affirmé que le taux de rendement s'inscrivait dans une fourchette appropriée.

**M. Nelligan:** D'accord. Avez-vous discuté de cela avec M. Nixon?

**M. Desmarais:** Nous n'avons pas discuté de ça avec M. Nixon. Nous avons discuté de cela avec son conseiller. Nous avons aussi demandé à Paul Stehelin de discuter avec son conseiller.

**M. Jolliffe:** C'est à ce moment-là que j'ai eu ma seule conversation avec M. Rollit, de *Crosbie and Company*, et plus tard, avec M. Crosbie, particulièrement au sujet de cette question du taux de rendement.

**M. Nelligan:** Lui avez-vous expliqué votre point de vue à ce moment-là?

**M. Jolliffe:** Oui. Nous avons examiné le calcul du taux de rendement avant et après impôt.

**M. Desmarais:** Soit dit en passant, M. Stehelin lui a expliqué au téléphone les taux de rendement applicables aux services publics, que nous utilisions pour modèle.

**M. Nelligan:** Je crois que M. Crosbie avait l'impression qu'il n'était pas possible d'obtenir ces taux.

**M. Desmarais:** Je ne sais pas très bien ce que M. Crosbie croyait.

**M. Nelligan:** De toute façon, je me demande, monsieur Desmarais, si vous pourriez nous faire valoir pendant quelques instants les avis que vous aviez exprimés dans d'autres affaires

[Text]

the risk which was being incurred by the developer as to having any return at all?

**Mr. Desmarais:** I believe I said in my cross-examination for the litigation that occurred last January that the risks were of such an extent that there was the possibility that this development would not make any money.

**Mr. Nelligan:** So that the rate of return might have been zero?

**Mr. Desmarais:** Yes, sir.

**Mr. Nelligan:** And that is what your present opinion is? At least, that's the opinion you filed in the litigation?

**Mr. Desmarais:** That is still the opinion, sir.

**Mr. Nelligan:** Page 12, please. It says:

The agreement provides only modest constraint against self dealing... The agreement provides no ability to modify non-arms length contracts in existence before October 7, 1993.

Would you tell me, please, what controls you put in to cover this aspect?

**Mr. Desmarais:** Prior to October 7th? That's the one you are asking for?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Desmarais:** During the course of discussions with Mr. Nixon, he identified this as a point. I discussed it with Peter Coughlin of T1T2 Limited Partnership and PDC. They provided me with a letter agreement that any of the contracts signed before October 7th or any of the non-construction contracts, in fact, that were signed at non-arm's length would be subject to the clause in the development agreement applying to the construction contracts, non-arm's length construction contracts.

He provided me that letter, I believe, around the 21st or 22nd of November. A copy of that letter was given to Mr. Nixon and also filed with our legal registry as part of the deal.

**Mr. Nelligan:** In any event, what was the limitation on the one signed after October 7th with regard to pricing?

**Mr. Desmarais:** That basically it had to be on commercial terms.

**Mr. Nelligan:** All right.

Thank you. Those are all my questions.

**Senator Jessiman:** Chairman, I think in view of what counsel has done, I don't think I'm going to ask any questions.

**Senator Tkachuk:** I have a quick supplementary.

Could you just each of you say how much time you spent with Mr. Nixon or his representatives?

[Traduction]

litigieuses... mis à part le taux de rendement... pour ce qui est du risque que le promoteur n'obtienne en fait rien sur le plan du rendement?

**M. Desmarais:** Je crois avoir dit, au cours du contre-interrogatoire pour l'affaire litigieuse, qui a eu lieu en janvier, que les risques étaient tels qu'il était possible que ce projet ne rapporte pas.

**M. Nelligan:** Le taux de rendement aurait donc peut-être été zéro?

**M. Desmarais:** Oui, monsieur.

**M. Nelligan:** Et est-ce votre avis à l'heure actuelle? Tout au moins, est-ce bien l'avis que vous avez présenté dans l'affaire?

**M. Desmarais:** Je suis toujours de cet avis, monsieur.

**M. Nelligan:** Allez à la page 12, s'il vous plaît. On peut y lire:

L'Accord ne comporte que de légères restrictions en ce qui concerne les transactions entre les partenaires eux-mêmes. Il ne permet aucunement de modifier les contrats avec lien de dépendance conclus avant le 7 octobre 1993.

Auriez-vous l'obligeance de me dire quels sont les contrôles que vous avez mis en place à cet égard?

**M. Desmarais:** Avant le 7 octobre? C'est celui-là?

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Desmarais:** Au cours des discussions que j'ai eues avec M. Nixon, celui-ci a soulevé la question. J'en ai discuté avec Peter Coughlin, de *T1T2 Limited Partnership* et de *Pearson Development Corporation*. On m'a remis une lettre d'entente précisant que tout contrat signé avant le 7 octobre et tout contrat ne portant pas sur la construction, de fait, conclu sans concurrence serait assujéti à la disposition prévue dans l'entente d'aménagement pour ce qui touche les contrats de construction, les contrats de construction avec lien de dépendance.

Il m'a fourni cette lettre autour du 21 ou du 22 novembre, je crois. Un exemplaire en a été remis à M. Nixon, et un autre a été enregistré officiellement aux fins de la transaction.

**M. Nelligan:** Tout de même, quelle était la limite concernant celle qui a été signée après le 7 octobre pour ce qui touche les prix?

**M. Desmarais:** Il fallait essentiellement qu'elle le soit dans un contexte commercial.

**M. Nelligan:** D'accord.

Merci. Voilà pour mes questions.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, étant donné l'intervention du conseiller, je crois que je ne poserai pas de questions.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai une question supplémentaire, rapidement.

Chacun d'entre vous peut-il simplement me dire combien de temps il a passé avec M. Nixon ou ses représentants?



[Texte]

**Mr. Rowat:** If I can start, I spent the Monday or Tuesday of November 1st, about two hours — maybe a little more — going through with my colleagues the original deck of October 29. That was the only time that I spent with him until he met with us for lunch with the three negotiators, Ran Quail, Broadbent and myself. That was just over a lunch in the middle of the month, middle of November, for about an hour.

**Senator Tkachuk:** Was that November two hours, November 1st, were you alone?

**Mr. Rowat:** No, I had Mr. Desmarais and Mr. Power with me.

**Mr. Desmarais:** I would have spent — and I'm just guessing now — roughly 18 hours with Mr. Nixon or his advisors. The November 1st meeting was one meeting. I had subsequent meetings with Mr. Goudge's advisors and our legal counsel on the deal to explain some of the aspects of the deal to his legal advisor.

I then met with Mr. Rollit and Mr. Crosbie for, I believe, two days to go over what we called the KPMG model run, which is their plan they had given to us on August 23rd. We explained that to Crosbie. Then I spent another day or two in his office. I didn't have meetings with anybody, but they would bring me the odd page of this report to check for factual content.

**Senator Tkachuk:** Just so we're all clear, the 18 hours is in total, or is there —

**Mr. Desmarais:** That's roughly the totals.

**Senator Tkachuk:** That's with both Mr. Nixon and —

**Mr. Desmarais:** His advisors.

**Mr. Jolliffe:** On my part, it was with Mr. Rollit, who worked with Mr. Crosbie. So I had a telephone conference call with Don Dickson, who was my co-chair on the business plan, around the issues of the rates of return. That telephone conference call was towards the end of November, which was probably around a half hour. I think a day following that, we had another 15-minute conversation with Mr. Crosbie on the same subject, but in a little bit more detail.

**Senator Tkachuk:** When you said you worked in an office, you would be getting pages. Could you tell me what pages they would be?

**Mr. Desmarais:** I believe, senator, I saw the pages basically on where he's discussing the lease and the calculations and so on. So up to, I believe, page 4, 5, and the first part of page — or page 6, page 7, and up to page 8 — the part on pricing policy were the pages I saw. I didn't see anything other than that.

Section 3, which is comments and opinions on the process and so on, I didn't see. So all I was asked to do was comment on what he said about the deal.

[Translation]

**M. Rowat:** Si vous me permettez de commencer... j'ai passé, le lundi ou le mardi 1<sup>er</sup> novembre, deux heures environ (peut-être un peu plus) à parcourir avec mes collègues la documentation initiale du 29 octobre. C'est la seule fois où je l'ai rencontré jusqu'à ce que nous nous réunissions avec lui pour dîner, les trois négociateurs: Ran Quail, Broadbent et moi-même. C'était simplement pendant le dîner au milieu du mois, au milieu de novembre, pendant une heure environ.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que c'était deux heures en novembre, le 1<sup>er</sup> novembre... étiez-vous seul?

**M. Rowat:** Non, M. Desmarais et M. Power étaient avec moi.

**M. Desmarais:** J'aurais passé... je ne fais que deviner... quelque 18 heures avec M. Nixon ou ses conseillers. La réunion du 1<sup>er</sup> novembre n'était pas la seule. J'ai eu d'autres réunions par la suite avec les conseillers de M. Goudge et avec notre conseiller juridique à nous à propos de la transaction, pour expliquer certains des aspects de la transaction à son conseiller juridique.

Ensuite, j'ai rencontré M. Rollit et M. Crosbie pendant, je crois, deux jours pour examiner ce que nous appelions le «KPMG model run», c'est-à-dire le plan qu'ils vous avaient remis le 23 août. Nous avons expliqué cela à M. Crosbie. Ensuite, j'ai passé un jour ou deux encore dans son bureau. Je n'ai pas eu de réunion avec quiconque, mais on m'apportait une page par ci par là pour que j'en vérifie le contenu factuel.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour que tout soit clair, les 18 heures en question, c'est au total ou encore est-ce que...

**M. Desmarais:** C'est une approximation du total.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est à la fois avec M. Nixon et...

**M. Desmarais:** Ses conseillers.

**M. Jolliffe:** Pour ma part, j'ai rencontré M. Rollit, qui travaillait avec M. Crosbie. J'ai assisté à une conférence téléphonique avec Don Dickson, mon co-président du comité chargé d'étudier le plan d'affaires, au sujet de la question du taux de rendement. Cette conférence téléphonique s'est déroulée vers la fin du mois de novembre, probablement pendant une demi-heure. Le lendemain, je crois, nous avons eu une autre conversation, celle-là de 15 minutes, avec M. Crosbie au même sujet, mais en approfondissant les choses un peu plus.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous dites que quand vous travailliez dans un bureau, on vous apportait des pages. Pourriez-vous me dire de quelles pages il s'agissait?

**M. Desmarais:** Je crois, sénateur, qu'il s'agit essentiellement des pages où il traitait du bail et des calculs et ainsi de suite. Enfin, c'est jusqu'à la page 4, 5, je crois, et la première partie de la page (ou la page 6, la page 7, jusqu'à la page 8) le texte sur la politique de prix. C'est ce que j'ai vu. Je n'ai rien vu d'autre.

Je n'ai pas vu la partie 3, c'est-à-dire les observations et avis concernant le processus. Tout ce qu'on m'a donc demandé, c'est de formuler des observations au sujet de ce qu'il a dit à propos de la transaction.

[Text]

**Senator Tkachuk:** And the financial advisor, Mr. Crosbie, were you aware of the firm previously? Would they have any expertise in airport financing? Were you aware of them?

**Mr. Desmarais:** I was not aware of them until I met them in Mr. Nixon's office.

**Mr. Jolliffe:** I was aware of them from other work I've done in the financial community, but not aware of them as particularly operating in the airports area.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Mr. Jolliffe:** I should add that Mr. Dickson did have other discussions with Mr. Crosbie beyond the conversation that I had with Mr. Dickson. So there would be other times.

**Mr. Desmarais:** I should mention that one of the meetings that I had with Crosbie and Company, I was accompanied by Mr. Don Dickson to that meeting. Mr. Dickson met subsequent to explain further —

**Senator Tkachuk:** Were there documents given to them?

**Mr. Desmarais:** Basically the August 23rd base case, if you like, which was provided by the other side to us to update their business plan, was provided to Crosbie and Company.

**Senator Tkachuk:** Did they have any others, or that was the total amount?

**Mr. Desmarais:** They had access to the total agreement in the sense that Mr. Nixon had a complete set of closing documents.

**Senator Tkachuk:** Who hired them?

**Mr. Desmarais:** Mr. Nixon, as far as I know.

**Senator Tkachuk:** So what department would they have paid them out of?

**Mr. Desmarais:** I believe the PCO hired Mr. Nixon, and I'm not sure if PCO hired Mr. Crosbie or Mr. Nixon hired Mr. Crosbie under his contract with PCO.

**Senator Lynch-Staunton:** Same contract.

**Senator Tkachuk:** That's all I have.

**Mr. Chairman:** There remains nothing but to thank you very much, gentlemen, for your very helpful and forthcoming testimony.

**Senator Tkachuk:** I have one question. The Richardson Greenshields report, did Crosbie have that?

**Mr. Jolliffe:** There wasn't a Richardson Greenshields report. Richardson Greenshields participated in the evaluation process of the business plan. So that was an input to the evaluation. There is no Richardson Greenshields report as such.

**Senator Tkachuk:** So he would have had access?

**Mr. Jolliffe:** He would have had access to that through the other documents.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Et le conseiller financier, M. Crosbie, étiez-vous conscient de la présence de la société auparavant? Avait-elle une expertise dans le financement des aéroports? Étiez-vous au courant?

**M. Desmarais:** Je n'étais pas au courant avant de le rencontrer dans le bureau de M. Nixon.

**M. Jolliffe:** Je connaissais la société pour avoir travaillé sur d'autres dossiers dans le monde des finances, mais je ne savais pas qu'elle évoluait particulièrement dans le secteur des aéroports.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**M. Jolliffe:** J'ajouterais que M. Dickson a quand même eu d'autres discussions avec M. Crosbie, outre la conversation que j'ai eue avec M. Dickson. Il y aurait eu d'autres fois.

**M. Desmarais:** Je devrais dire qu'à l'une des réunions que j'ai eues avec *Crosbie and Company*, j'étais accompagné de M. Don Dickson. M. Dickson a rencontré ces gens par la suite pour expliquer plus à fond...

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que vous leur avez remis des documents?

**M. Desmarais:** Essentiellement, le scénario de référence du 23 août, si vous voulez, que l'autre partie nous avait fourni pour mettre à jour son plan d'affaires, a été remis à *Crosbie and Company*.

**Le sénateur Tkachuk:** En avait-il d'autres ou est-ce que c'était tout?

**M. Desmarais:** Ils avaient accès à l'accord global au sens où M. Nixon avait un ensemble complet des documents requis pour la clôture.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui les a engagés?

**M. Desmarais:** M. Nixon, autant que je sache.

**Le sénateur Tkachuk:** Quel est donc le ministère qui les aurait payés?

**M. Desmarais:** Je crois que le BCP a engagé M. Nixon, mais je ne sais pas si le BCP a engagé M. Crosbie ou si M. Nixon a engagé M. Crosbie dans le cadre de son contrat avec le BCP.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Même contrat.

**Le sénateur Tkachuk:** Voilà pour moi.

**Le président:** Il ne reste plus qu'une chose: vous remercier beaucoup, messieurs, de votre témoignage très utile et très franc.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai une question à poser. Le rapport de Richardson Greenshields, la société Crosbie l'avait-elle?

**M. Jolliffe:** Il n'y avait pas de rapport Richardson Greenshields. Richardson Greenshields a participé au processus d'évaluation du plan d'affaires. C'était une contribution à l'évaluation. Il n'y a pas de rapport Richardson Greenshields en tant que tel.

**Le sénateur Tkachuk:** Alors, il y aurait eu accès?

**M. Jolliffe:** Il y aurait eu accès dans les autres documents.

[Texte]

**Mr. Desmarais:** Can I say something about that?

We contacted Richardson Greenshields at the time to see if they would discuss it with Mr. Nixon. They wanted a contract to do that. We asked Mr. Nixon if he was willing to fund that out of his contract, and he said he didn't think they were necessary.

**The Chairman:** It's 2 o'clock this afternoon and not 1:30 as shown because we've gone over our time.

The committee adjourned until 2 p.m.

Ottawa, Wednesday, August 16, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day at 2:00 p.m. to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please. We have four distinguished witnesses with us this afternoon, and before you are introduced by the counsel to our committee, Mr. Nelligan, I would like to thank you for appearing and tell the committee that these gentlemen would like to, if possible, not be delayed this afternoon past 5 o'clock or quarter to 5 or about that time.

**Senator Kirby:** They want the plane to leave on time?

**The Chairman:** I assume you've made passage, you have your tickets. You know the way it works.

So Mr. Nelligan will introduce our witnesses, following which the clerk, as has been our custom, will swear you.

**Mr. John Nelligan, Counsel to the Committee:** Senators, this afternoon, we have a group from Air Canada. The first witness, rather, in the order as printed here, is Dominic Fiore who is now retired but was senior director of corporate real estate and was largely involved in the contacts between Air Canada and the government relating to the Pearson contract.

**Senator Kirby:** Just to make it easy for us, could whoever is —

**Mr. Nelligan:** Mr. Fiore is second from the end.

**Senator Kirby:** It is just that we would like to put the name to a face. Thank you.

**Mr. Nelligan:** And then Mr. Lamar Durrett who is executive vice-president, corporate services; Mr. Cameron Desbois who is vice-president and general counsel; and Mr. David Robinson who is now director, corporate real estate.

(Mr. Fiore, *sworn*:)

(Mr. Robinson, *sworn*:)

(Mr. Durrett, *sworn*:)

(Mr. Desbois, *sworn*:)

[Translation]

**M. Desmarais:** Puis-je dire quelque chose à ce sujet?

Nous avons communiqué avec les gens chez Richardson Greenshields à ce moment-là pour voir s'ils pouvaient en discuter avec M. Nixon. Ils voulaient un contrat pour faire cela. Nous avons demandé à M. Nixon s'il était prêt à prendre les fonds nécessaires dans le contrat qui lui avait été accordé, et il a répondu que ce n'était pas nécessaire.

**Le président:** Il est 14 h et non pas 13 h 30 comme on nous le montre, puisque nous avons dépassé l'heure prévue.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 14 h.

Ottawa, le mercredi 16 août 1995

Le comité sénatorial spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui à 14 heures pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'Aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, ainsi que pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous avons quatre distingués témoins avec nous cet après-midi. Avant que vous ne soyez présentés par l'avocat de notre comité, M. Nelligan, je veux vous remercier d'être venus témoigner et informer les membres du comité que, dans la mesure du possible, vous souhaitez ne pas être retenus au delà de 16 h 45 ou 17 heures.

**Le sénateur Kirby:** Ils ne veulent pas que l'avion soit retardé?

**Le président:** J'imagine que vous avez vos billets. Vous savez comment cela se passe.

M. Nelligan va donc présenter les témoins et, ensuite, le greffier les assermentera, comme nous avons l'habitude de le faire.

**M. John Nelligan, avocat du comité:** Sénateurs, cet après-midi nous accueillons des représentants d'Air Canada. Le premier témoin, ou plutôt le premier nom inscrit est celui de Dominic Fiore, qui est maintenant à la retraite, mais qui était directeur principal de l'immobilier de la compagnie et qui a joué un rôle important dans les discussions entre Air Canada et le gouvernement relativement au contrat de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur Kirby:** Afin de nous faciliter la tâche, pourriez-vous nous dire qui ...

**M. Nelligan:** M. Fiore est l'avant dernier.

**Le sénateur Kirby:** Nous voulons simplement pouvoir accoler un visage au nom. Merci.

**M. Nelligan:** Il y a aussi M. Lamar Durrett, vice-président directeur aux services généraux; M. Cameron Desbois, vice-président et avocat général; et M. David Robinson, qui est maintenant directeur de l'immobilier de la compagnie.

(M. Fiore, *assermenté*:)

(M. Robinson, *assermenté*:)

(M. Durrett, *assermenté*:)

(M. Desbois, *assermenté*:)



[Text]

**The Chairman:** I understand, gentlemen, that Mr. Durrett is going to open the presentation this afternoon. We thank you very much for sending us this. We sometimes do not get the testimony in the nice form you have presented it to us. We appreciate that very much.

Mr. Durrett, would you start please?

**Mr. Lamar Durrett, Executive Vice President, Corporate Services, Air Canada:** Thank you, and good afternoon, chairman and senators. We thank you for inviting Air Canada to offer our perspective on this important issue.

My name is Lamar Durrett. I represent Air Canada. My colleagues were previously introduced, so we will dispense with that again.

I'd like to begin by putting Air Canada's interest in the development of Pearson airport into perspective. Pearson is the single most important airport in Air Canada's system. Together with our connector carriers, 40 per cent of Air Canada's flights begin, terminate or connect at Pearson every single day. This translates into 220 flights a day and 10 million passengers each year, to and from dozens of domestic, U.S. and international designations. In fact, Air Canada accounts for almost half of Pearson's total passenger departures annually.

I should also attempt to convey the very significant contribution Air Canada makes to the economy of the greater Toronto area.

Air Canada and our subsidiaries employ almost 6,000 people in the greater Toronto area, and we spend almost \$800 million annually in support of our operation at Pearson. With spin-offs, Air Canada's contribution to the Ontario economy is probably in the range of \$1.5 billion a year. The greater Toronto area is home to Air Canada's largest pilot and flight attendant bases, our largest cargo operation, our largest reservation centre, extensive aircraft maintenance facilities and our system operations control centre for the entire network world wide, and our main pilot training base.

All to say that the future of Pearson airport and the future of Air Canada are totally linked. The efficiency and cost effectiveness of our Pearson operation plays a critical role in our efforts to build a continental hub in eastern North America.

Our competitors and Pearson's competitors in this regard are well known. Airport communities in Chicago, Pittsburgh, Detroit, Cincinnati, and other cities and centres within a stone's throw of Toronto have made strategic decisions in recent years to invest billions of dollars in airport infrastructure. Pearson has a lot of catching up to do, and we are already several years behind.

Because of Pearson's importance to Air Canada, it is critically important that Pearson's terminal facilities and runways are

[Traduction]

**Le président:** Je crois savoir que M. Durrett va amorcer la discussion cet après-midi. Nous vous remercions beaucoup de nous avoir fait parvenir ce document. Nous ne recevons pas toujours les témoignages sous une aussi belle présentation. Nous vous en sommes reconnaissants.

Vous avez la parole, M. Durrett.

**M. Lamar Durrett, vice-président directeur aux services généraux, Air Canada:** Merci et bon après-midi monsieur le président et honorables sénateurs. Nous vous remercions d'avoir invité Air Canada à donner son point de vue sur cet important dossier.

Je m'appelle Lamar Durrett et je représente Air Canada. Étant donné que mes collègues ont déjà été présentés, je me dispenserai de le faire de nouveau.

Je veux d'abord faire ressortir l'intérêt d'Air Canada en qui a trait à l'aménagement de l'aéroport Pearson. Cet aéroport est le plus important pour Air Canada. Si l'on inclut nos transporteurs partenaires, à chaque jour, 40 p. 100 des vols d'Air Canada partent, arrivent ou font escale à cet aéroport, ce qui représente 220 vols quotidiens et 10 millions de passagers par année, qui partent vers des douzaines de destinations au Canada, aux États-Unis et ailleurs, ou qui en reviennent. En fait, presque la moitié de toutes les personnes qui partent de l'aéroport Pearson au cours d'une année voyagent avec Air Canada.

Il faut aussi souligner la très importante contribution d'Air Canada à l'économie de l'agglomération urbaine de Toronto.

Air Canada et ses filiales emploient près de 6 000 personnes dans cette région et dépensent annuellement près de 800 millions de dollars au soutien de leurs opérations à Pearson. Si l'on tient compte des retombées, la contribution annuelle d'Air Canada à l'économie de l'Ontario est probablement de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. C'est à Toronto que se trouve le plus important groupe de pilotes, d'agents de bord, d'employés responsables du fret et d'agents de réservations, de même qu'un grand nombre de préposés à l'entretien et au contrôle des opérations pour l'ensemble de notre réseau international. C'est aussi à cet endroit que se trouve notre principale base d'entraînement des pilotes.

Tout cela pour dire que l'avenir de l'aéroport Pearson et celui d'Air Canada sont très étroitement liés. L'efficacité et la rentabilité de nos opérations à cet endroit ont une influence déterminante sur notre capacité à créer une plaque tournante pouvant desservir tout l'est de l'Amérique du Nord.

À cet égard, nos concurrents, tout comme ceux de l'aéroport Pearson, sont bien connus. Au cours des dernières années, les villes de Chicago, Pittsburgh, Detroit, Cincinnati, de même que d'autres villes et centres situés tout près de Toronto, ont pris des décisions stratégiques afin d'investir des milliards de dollars dans des infrastructures aéroportuaires. Pearson a beaucoup de rattrapage à faire et nous accusons déjà plusieurs années de retard.

Vu l'importance de cet aéroport pour Air Canada, il est essentiel que ses installations terminales et ses pistes soient

[Texte]

developed well ahead of demand to operate in a cost-effective manner and to provide superior customer service.

That is why, after protracted and difficult negotiations, Air Canada supported and signed a long-term lease agreement with Pearson Development Corporation to redevelop Terminals 1 and 2.

Today, Air Canada urgently requires terminal redevelopment. If I can convey one message to you today, it would be this: Air Canada believes that Pearson airport is uniquely positioned to become a preeminent North American gateway hub.

But there is a serious crisis looming for Air Canada at Pearson. We must find a way to redevelop our terminal facilities at Pearson very soon, if we are to remain competitive and continue to expand our operations to the benefit of the economy of southern Ontario and the rest of Canada.

To address Air Canada's involvement in the Pearson terminal development project, I believe it would be most useful if Dominic Fiore were to outline Air Canada's position. As the most senior official directly responsible for all facilities, Mr. Fiore negotiated the lease agreement Air Canada reached with Pearson Development Corporation and is the most knowledgeable person at Air Canada on the surrounding particulars.

**Mr. Dominic Fiore, (Retired) Senior Director, Corporate Real Estate, Air Canada:** Thank you, Lamar.

Air Canada has been at Terminal 2 since 1972 when, as a Crown corporation, we were asked to leave the more popular Terminal 1 and set up our operations in an untested and somewhat underdeveloped building that I recall was viewed by the travelling public without a great deal of enthusiasm.

Over the years, Air Canada invested approximately \$125 million in improvements to the terminal in order to increase the efficiency and improve customer service. I should note that this is considerably more than all the carriers have collectively invested in all three terminals at Pearson.

In late 1980s, as our facilities in Terminal 2 became constrained and uncompetitive, Air Canada developed a two-phase airport master plan that provided for the early refurbishment of the domestic wing, with the U.S. and international wings to be part of a phase 2 development in the mid 1990s.

However, in 1989, it was clear that Transport Canada was no longer in a position to provide the hundreds of millions of dollars in new capital for the necessary renovations. Instead, Air Canada came forward with a partnership proposal in which we would invest \$65 million, three quarters of the cost of the total improvements to Terminal 2 domestic wing, the balance being paid by Transport Canada.

[Translation]

aménagées bien avant que la demande ne se manifeste, de façon à pouvoir être rentable et à fournir un service de qualité supérieure à la clientèle.

C'est pourquoi, au terme de négociations longues et difficiles, Air Canada a approuvé et signé une entente à long terme avec *Pearson Development Corporation* pour réaménager les aéroports 1 et 2.

Il est urgent pour Air Canada que ces aéroports soient réaménagés. Le message essentiel que je veux vous communiquer aujourd'hui c'est que, de l'avis d'Air Canada, l'aéroport Pearson jouit d'une position privilégiée pour devenir une plaque tournante de première importance en Amérique du Nord.

Cela dit, une crise grave est en train de se développer à l'aéroport Pearson pour Air Canada. Il faut très rapidement trouver une façon de réaménager les installations terminales à cet endroit si nous voulons rester compétitifs et continuer à étendre notre activité, pour le bénéfice de l'économie du sud de l'Ontario et du reste du pays.

Pour ce qui est de la participation d'Air Canada au projet d'aménagement de l'aéroport Pearson, je pense qu'il serait utile que Dominic Fiore présente la position de la compagnie. En sa qualité de cadre le plus élevé directement responsable de toutes les installations d'Air Canada, M. Fiore a négocié le contrat de location conclu avec *Pearson Development Corporation*. M. Fiore est par conséquent la personne, chez Air Canada, qui connaît le mieux les détails de l'entente.

**M. Dominic Fiore, directeur principal de l'immobilier (maintenant à la retraite), Air Canada:** Merci Lamar.

Air Canada est à l'aéroport 2 depuis 1972, année où l'on avait demandé à la compagnie, qui était alors une société d'État, de quitter l'aéroport 1, plus populaire, et de structurer son activité dans un édifice nouveau et quelque peu sous-exploité qui ne soulevait guère l'enthousiasme du public.

Au fil des années, Air Canada a investi environ 125 millions de dollars dans l'aéroport afin d'améliorer l'efficacité de ses opérations ainsi que le service à la clientèle. Je souligne ici que cette somme est beaucoup plus élevée que les investissements faits collectivement par l'ensemble des autres transporteurs dans les trois aéroports de l'aéroport Pearson.

À la fin des années 1980, les installations à l'aéroport 2 étaient devenues trop exiguës et non compétitives. Par conséquent, Air Canada a élaboré un plan directeur qui prévoyait, dans un premier temps, le réaménagement de la zone réservée aux vols intérieurs puis, au milieu des années 1990, celui des secteurs réservés aux vols transfrontaliers et internationaux.

Toutefois, en 1989, il est devenu évident que Transports Canada n'était plus en mesure de fournir les centaines de millions de dollars de capitaux nécessaires pour effectuer les rénovations qui s'imposaient. Par conséquent, Air Canada a proposé une association en vertu de laquelle la compagnie investirait 65 millions de dollars, soit les trois quarts du coût de l'ensemble des améliorations devant être apportées à la partie de l'aéroport 2 réservée aux vols intérieurs, tandis que le reste serait payé par Transports Canada.

## [Text]

Air Canada proposed this approach, even though we were not owners of the facilities and had only eight years left on our lease. In exchange for absorbing the lion's share of the investments in the rented facility, Air Canada and Transport Canada agreed to terms and conditions for a long-term lease on Terminal 2. The terms and conditions are referred to as the guiding principles for the Air Canada lease negotiations which are dated July 26 and signed, I believe, on August 1989.

Work began in late 1989 to upgrade the domestic arrival and departure area of Terminal 2. The work was completed in 1991 and it is no doubt familiar to senators who travel, who are Air Canada customers — have seen the difference.

No agreement was reached, however, between Air Canada or Transport Canada on how or when phase 2 of our refurbishment could be funded.

During that period, Air Canada received unsolicited proposals from a number of developers interested in underwriting the next phase of our upgrades, which would cost an additional \$250 million.

At the time, Air Canada did prefer the Paxport proposal on the basis of both cost and efficiency. With Transport Canada unable to fund further improvements to their facility, Air Canada and Paxport agreed to recommend to Transport Canada a development plan for phase 2 of Terminal 2 redevelopment.

Of course, 1990 was the year the recession hit the airline business in Canada and around the world like a tidal wave. Air Canada began a very difficult process of cutting costs and downsizing. We dropped marginal routes, sold aircraft, deferred all capital expenditures and began laying off thousands of employees. Phase 2 of the terminal refurbishment was also downscaled from \$250 million to \$160 million and postponed until an improvement was apparent in Air Canada's finances.

While Air Canada was in the early stages of downsizing, the federal government announced its intention to issue a request for proposal to redevelop Terminals 1 and 2. They also requested Air Canada's input on further improvements to Terminal 2 in order to provide specifications to interested bidders.

While we provided our phase 2 plans, we, nevertheless, asked that the government postpone the request for proposals in light of our difficult financial situation and our inability to absorb higher terminal operating costs. In the end, however, we believed that our long-term interest in Terminal 2 would be protected by the guiding principles document.

## [Traduction]

Air Canada a proposé cette formule, même si la compagnie n'était pas propriétaire des installations, et même s'il ne restait plus que huit ans avant l'expiration de son bail. Pour compenser le fait qu'Air Canada allait assumer la plus grande part des frais de rénovation des installations, Transports Canada a convenu de louer l'aérogare 2 à la compagnie pour une longue période. Les modalités de l'entente de location constituent les principes directeurs du bail d'Air Canada. Ces modalités portent la date du 26 juillet et ont été ratifiées, sauf erreur, en août 1989.

Les travaux visant à améliorer les aires de départ et d'arrivée de l'aérogare 2 ont commencé à la fin de 1989 et ont pris fin en 1991. Les sénateurs qui voyagent sur Air Canada ont certainement été à même de voir les changements apportés.

Toutefois, aucune entente n'a été conclue entre Air Canada et Transports Canada quant à la façon de financer la deuxième étape du plan de réaménagement, ni quant à la date de sa mise en oeuvre.

Au cours de cette période, Air Canada a reçu des propositions spontanées d'un certain nombre de promoteurs intéressés à soutenir financièrement la seconde étape des rénovations, dont le coût devait s'élever à 250 millions de dollars.

À l'époque, Air Canada avait préféré la proposition de Paxport pour des raisons de coût et d'efficacité. Étant donné que Transports Canada n'était pas en mesure de financer d'autres améliorations à ses installations, Air Canada et Paxport ont convenu de proposer à Transports Canada un plan pour la deuxième étape du processus de réaménagement de l'aérogare 2.

Comme vous le savez, en 1990 la récession a frappé l'industrie aérienne, au Canada et partout dans le monde, comme un immense raz-de-marée. Air Canada se lança dans un difficile exercice de compression des coûts et des opérations. Certains itinéraires non rentables ont été abandonnés, des avions ont été vendus, toutes les dépenses en immobilisations ont été reportées, et l'on amorça un processus de mise en disponibilité qui allait toucher des milliers d'employés. En outre, on décida de réduire l'ampleur de la deuxième étape du processus de réaménagement de l'aérogare, de sorte que celle-ci allait coûter 160 millions de dollars, au lieu des 250 millions prévus à l'origine. On décida aussi de reporter ces travaux jusqu'à ce que la situation financière d'Air Canada s'améliore de façon sensible.

Au moment où Air Canada prenait ses premières mesures de compression, le gouvernement fédéral annonçait son intention de solliciter des propositions en vue de réaménager les aérogares 1 et 2. Le gouvernement demanda aussi l'avis d'Air Canada quant à la façon d'apporter d'autres améliorations à l'aérogare 2, de façon à pouvoir fournir un devis aux soumissionnaires intéressés.

Nous avons fourni au gouvernement nos plans pour la deuxième étape des travaux de réaménagement, mais nous lui avons demandé de différer sa demande de propositions, compte tenu de notre situation financière difficile et notre incapacité à absorber des coûts d'exploitation d'aérogare plus élevés. Cela dit, nous estimions que notre intérêt à long terme dans l'aérogare 2 serait protégé par le document sur les principes directeurs.



## [Texte]

When it became evident that the government intended to issue a request for proposals and run a competitive bid process, Air Canada terminated its association with Paxport.

During the request-for-proposals period, Air Canada was approached by all the bidders to provide more information on our facilities requirements and priorities. We provided this information on an arm's-length basis.

Paxport was chosen by Transport Canada as the best overall proposal in December 1992. Air Canada was then invited to attend a presentation to hear the contents of the winning bid. The inclusion of Terminal 1 in the project had, in fact, raised the capital cost of the total project to a point where Air Canada's future operating costs would be non-competitive. Moreover, the proposal failed to reflect the guiding principles established with Transport Canada for Air Canada's long-term lease on Terminal 2.

Air Canada, as the largest tenant, began discussions with Paxport. While we still needed to plan for our transborder and international refurbishment, we made it very clear to Paxport, and subsequently to PDC, that we could not support their proposal as it stood.

I spent many weeks in 1993 negotiating with PDC and in discussion with Transport Canada to ensure the current lease applied until its expiry in May 1997.

When we reached the point where our current and future lease arrangements were being honoured and PDC's expenditures were in line with our needs, I recommended the lease package to Air Canada's management team.

Despite the fact that our costs would rise substantially after our current lease expired, Air Canada needed and, I believe, still needs to make their improvements in order to develop its network and its operations. Our costs would not be out of line with airlines operating out of Terminal 3 or at competing U.S. hub airports.

In the final analysis, after a great deal of difficult negotiations, Air Canada supported the proposal. It was the next best alternative to Air Canada actually being an equity partner, and it allowed us to make very necessary improvements at a fair cost.

Perhaps it would be appropriate at this juncture if my former colleague David Robinson would take up at the point where the PDC lease was cancelled.

**Mr. David Robinson, Director, Corporate Real Estate, Air Canada:** The December 1993 cancellation of the agreements between Transport Canada and Pearson Development Corpor-

## [Translation]

Lorsqu'il est devenu évident que le gouvernement avait l'intention d'aller de l'avant et de lancer un appel d'offres concurrentiel, Air Canada a mis fin à son association avec Paxport.

Au cours de la période de sollicitation de propositions, tous les soumissionnaires ont communiqué avec Air Canada afin d'obtenir plus de renseignements sur nos exigences et priorités en matière d'installation. Nous avons fourni ces renseignements de façon indépendante.

En décembre 1992, la proposition faite par Paxport a été jugée la meilleure par Transports Canada. Air Canada fut alors invitée à assister à une séance d'information sur le contenu de la soumission retenue. L'inclusion de l'aérogare 1 dans le projet avait pour effet de faire grimper les coûts en capital de l'ensemble du projet au point où les frais d'exploitation futurs d'Air Canada seraient tels que la compagnie ne serait plus concurrentielle. En outre, la proposition ne respectait pas les principes directeurs adoptés de concert avec Transports Canada relativement à la location à long terme de l'aérogare 2 par Air Canada.

En qualité de principal locataire, Air Canada entama des discussions avec Paxport. Même s'il était encore nécessaire de réaménager la zone réservée à nos vols transfrontaliers et internationaux, nous avons dit très clairement à Paxport, ainsi qu'à *Pearson Development Corporation* par la suite, que nous ne pouvions appuyer leur proposition telle qu'elle était formulée.

J'ai passé de nombreuses semaines en 1993 à négocier avec *Pearson Development Corporation* et à discuter avec des représentants de Transports Canada afin de faire en sorte que le bail actuel continue de s'appliquer jusqu'à son expiration, en mai 1997.

Une fois le respect des modalités de nos baux actuel et futur finalement assuré, et une fois que les engagements financiers pris par *Pearson Development Corporation* furent conformes à nos besoins, j'ai recommandé à l'équipe de gestion d'Air Canada d'accepter le bail proposé.

Même si ses coûts allaient augmenter sensiblement après l'expiration du bail actuellement en vigueur, Air Canada se devait et, à mon avis, doit toujours effectuer les améliorations en question, afin d'étendre son réseau et son activité. Nos coûts seraient comparables à ceux des compagnies aériennes qui occupent l'aérogare 3, ou qui sont installées dans des aéroports américains concurrentiels qui sont aussi des plaques tournantes.

Au bout du compte, et au terme de négociations longues et difficiles, Air Canada accepta la proposition. À défaut d'avoir une participation au capital, cette solution était la meilleure pour Air Canada et elle lui permettait d'apporter des améliorations très nécessaires à un juste coût.

Je voudrais maintenant céder la parole à mon ancien collègue, David Robinson, afin qu'il poursuive la chronologie des événements depuis le moment où le bail de *Pearson Development Corporation* a été annulé.

**M. David Robinson, directeur de l'immobilier, Air Canada:** L'annulation, en décembre 1993, des ententes entre Transports Canada et *Pearson Development Corporation* entraînait aussi la

*[Text]*

ation also negated the lease between PDC and Air Canada. At that point, we realized that what lay ahead was a very difficult period of uncertainty about the long-term redevelopment of Terminal 2.

The most successful airports in the world, such as Schiphol Airport in Amsterdam and Changi Airport in Singapore, have achieved their success for one very important reason. They stayed ahead of the demand curve by developing terminals and runways well in advance of anticipated passenger demand. We have all but lost that opportunity at Pearson to the detriment of Air Canada, other carriers, the Pearson community and the local economy.

In the last two years, Air Canada has undertaken an ambitious plan to modernize our aircraft fleet. By 1998 we will have one of the youngest, most fuel-efficient, passenger- and environmentally-friendly fleets in the world. Regrettably, our premiere airport facility, the jewel in Air Canada's crown, has not kept pace.

The ideal time frame to have commenced the redevelopment of Terminal 2 was in 1993 while passenger numbers were down. Carrying on construction around existing facilities is less than ideal under any circumstances, but the disruption to the travelling public would have been substantially less compared with the impact it will have today and in the future.

I would note for senators that the Open Skies agreement, an important accomplishment of the current government, will generate 50 per cent more transborder passengers in Terminal 2 over the next three years.

Open Skies was not anticipated when the request for proposals was issued in 1992. And while we welcome the new business that it will generate, we must have the facilities to handle this new traffic.

As a result, Air Canada recently made a strategic decision to invest a further \$35 million in essential enhancements to the transborder area of Terminal 2 that, by now, would already have been completed under the PDC redevelopment plan. This interim fix represents a portion of the phase 2 improvements that Mr. Fiore referred to in his remarks.

This investment, while limited in scope, will permit us to add four additional transborder jet gates, provide an off-site area for six Canadair jets, install a new baggage system, and increase our passenger-processing capabilities through an expanded check-in area, as well as enlarged Canada and U.S. customs and Immigration facilities.

*[Traduction]*

réiliation du bail signé par *Pearson Development Corporation* et Air Canada. Nous avons compris, à ce moment-là, qu'une période d'incertitude très difficile s'annonçait en ce qui a trait au réaménagement à long terme de l'aérogare 2.

Le succès des aéroports les plus rentables au monde, comme celui de Schiphol, à Amsterdam, et celui de Changi, à Singapour, est attribuable à une raison très importante: Ces aéroports ont su prévoir la courbe de demande en aménageant des aérogares et des pistes bien avant que cette demande ne se manifeste. À l'aéroport Pearson, cette possibilité est à toutes fins pratiques perdue, pour le plus grand malheur d'Air Canada, des autres transporteurs, de l'ensemble des industries à l'aéroport Pearson, ainsi que de l'économie locale.

Depuis deux ans, Air Canada s'est lancée dans un ambitieux projet de modernisation de ses appareils. En 1998, notre flotte sera l'une des plus jeunes, l'une des mieux adaptées aux besoins des passagers, et aussi l'une des plus écologiques au monde, grâce à une consommation de carburant très faible. Malheureusement, la principale installation aéroportuaire utilisée par notre compagnie n'a pas suivi la cadence.

1993 était le moment idéal pour entreprendre les travaux de réaménagement de l'aérogare 2, étant donné que le nombre de voyageurs était moins élevé. Il n'est jamais facile d'effectuer des travaux de construction autour d'installations existantes, mais le public voyageur aurait été beaucoup moins dérangé qu'il ne le sera maintenant ou dans l'avenir.

Je signale aux sénateurs qu'au cours des trois prochaines années, l'accord sur l'ouverture des espaces aériens, qui constitue une réalisation importante de l'actuel gouvernement, entraînera une augmentation de 50 p. 100 du nombre de voyageurs transfrontaliers à l'aérogare 2.

Cet accord n'était pas prévu lorsque la demande de propositions a été faite en 1992. Bien que nous soyons heureux du fait que cette entente se traduira par un plus grand nombre de voyageurs, il faut avoir les installations nécessaires pour accueillir ceux-ci.

C'est la raison pour laquelle Air Canada a récemment pris la décision stratégique de consacrer une somme supplémentaire de 35 millions de dollars à des améliorations essentielles dans la zone de l'aérogare 2 où sont accueillis les passagers arrivant par vol transfrontalier. En fait, ces travaux seraient déjà achevés en vertu du plan de réaménagement de *Pearson Development Corporation*. Cette solution temporaire représente une partie des améliorations prévues dans le cadre de la deuxième étape, à laquelle M. Fiore a fait allusion dans ses observations.

Bien que d'une portée limitée, cet investissement nous permettra d'ajouter quatre portes supplémentaires dans la zone des vols transfrontaliers, de fournir un espace éloigné pour six appareils Canadair, d'installer un nouveau système d'acheminement des bagages, d'améliorer le traitement des passagers grâce à une zone d'accueil plus grande, ainsi que d'avoir des installations plus spacieuses pour les autorités canadiennes et américaines de l'immigration.

[Texte]

This project will take about 24 months to complete due to the restrictions of how we must phase this work around the ongoing operation of Terminal 2. Two years is a long time to complete this work. At that point, our options for future development of the transborder and international sectors of Terminal 2 will be very limited.

To properly serve our customers and to remain competitive, Air Canada needs modern airport terminal facilities, comfortable waiting areas and lounges, sufficient capacity to process passengers and baggage, shops and amenities catering to the travellers' needs and in-transit facilities that will allow us to bring passengers through Toronto from Europe and the Far East en route to points in the United States.

Given the length of the time required to plan and develop new terminal facilities and the rate of growth of our traffic at Pearson, Air Canada should already be well into our original phase 2 development. Instead, we are undertaking interim measures that will buy us, at best, two to three years.

**Mr. Durrett:** Mr. Chairman, if I could make a few comments in summation, this is an exciting time for Air Canada. We are launching new transborder and international services at a furious pace. Under Open Skies, we have already introduced new services from Pearson to Atlanta and Washington, D.C. and have announced new services from Toronto, to Denver, Minneapolis and St. Louis.

On the international front, we have introduced new services from Toronto to Osaka, New Delhi, Seoul, and Tel Aviv. New flights from Toronto to Hong Kong and Brussels will be launched in the coming months.

We have received government designation to serve Madrid, Singapore, Moscow and Johannesburg from Toronto, and in due course, we will announce how we plan to serve these new routes.

Finally, we have forged strategic alliances with Continental Airlines, United Airlines, Air France, Korean Airlines and others that are generating even more incremental revenue at our major hub.

As David Robinson suggested, Toronto's central location, large local market and proximity to the U.S. make Pearson an ideal transit point for passengers travelling between the U.S. and Europe, Latin America and Europe, and North America and Asia, particularly with advent of Open Skies.

Unfortunately, we are falling farther and farther behind in our ability to cope with the growing demand in our terminal facilities.

[Translation]

Il faudra environ 24 mois pour mener à bien le projet, étant donné que ces travaux doivent être effectués en tenant compte de l'activité permanente à l'aéroport 2. Deux années constituent une longue période pour effectuer ces travaux. Au terme de cette période, nos possibilités de développement futur des zones réservées aux vols transfrontaliers et internationaux à l'aéroport 2 seront très limitées.

Pour pouvoir servir notre clientèle et demeurer compétitive, Air Canada a besoin d'installations aéroportuaires modernes, de salles d'attente confortables, d'une capacité adéquate de traitement des passagers et des bagages, de boutiques et de services pour répondre aux besoins des voyageurs, ainsi que d'installations de transit qui nous permettront d'amener à Toronto des passagers qui arrivent de l'Europe et de l'Extrême-Orient et qui se dirigent vers diverses destinations aux États-Unis.

Compte tenu du temps nécessaire pour planifier et aménager de nouvelles installations terminales, ainsi que du taux de croissance du trafic à l'aéroport Pearson, Air Canada devrait déjà avoir entrepris depuis un bon moment la deuxième étape des travaux de réaménagement prévus à l'origine. Au lieu de cela, nous prenons des mesures intérimaires qui, dans le meilleur des cas, nous donnerons un sursis de deux ou trois ans.

**M. Durrett:** Monsieur le président, j'aimerais résumer la situation en formulant quelques observations. Air Canada vit une période excitante. Nous mettons sur pied de nouveaux services pour les passagers et les vols transfrontaliers et internationaux. Suite à l'accord sur l'ouverture des espaces aériens, nous offrons déjà un nouveau service entre Pearson et Atlanta, ainsi que Washington, D.C., et nous avons annoncé notre intention d'assurer aussi des liaisons avec Denver, Minneapolis et St. Louis.

Au niveau international, nous avons maintenant un nouveau service entre Toronto et Osaka, New Delhi, Séoul et Tel Aviv. Par ailleurs, dans les mois qui viennent, nous offrirons des vols reliant Toronto à Hong Kong ainsi qu'à Bruxelles.

Nous avons aussi obtenu l'autorisation d'assurer une liaison entre Toronto et Madrid, Singapour, Moscou et Johannesburg. Nous annoncerons en temps utile la façon dont nous avons l'intention de desservir ces nouvelles destinations.

Enfin, nous avons conclu des alliances stratégiques avec *Continental Airlines*, *United Airlines*, *Air France*, *Korean Airlines* et d'autres transporteurs qui génèrent encore plus de revenus différentiels à Toronto.

Comme l'a laissé entendre David Robinson, la situation centrale de Toronto, l'important marché local et la proximité des États-Unis font de l'aéroport Pearson un point de transit idéal pour les passagers qui voyagent entre les États-Unis et l'Europe, l'Amérique latine et l'Europe, ainsi qu'entre l'Amérique du Nord et l'Asie, particulièrement suite à la conclusion de l'accord sur l'ouverture des espaces aériens.

Malheureusement, nous accusons de plus en plus de retard pour ce qui est de nous adapter à la demande croissante dans nos installations terminales.



[Text]

I might add that our capacity problem at Toronto is not just related to terminals. In September of this year, the main east-west runway will be taken out of operation for temporary repairs. This will cause significant delays at Pearson affecting all airlines and the entire travelling public.

To my knowledge, every other major North American hub airport has sufficient air-side capacity to deal with a similar type problem.

In conclusion, Air Canada has over the years clearly demonstrated its commitment to Pearson airport and, in particular, to Terminal 2. With our latest capital project in the transborder area, we have invested over \$160 million in improvements to this important facility. No other Canadian or foreign carrier has made this level of investment in any Canadian airport.

Air Canada has cooperated with governments at all levels on a wide range of issues surrounding Pearson airport from runways and terminal development to ground transportation and air traffic control. And we have expressed our willingness to work with Transport Canada and the Greater Toronto Airport Authority in bringing about necessary enhancements at Pearson.

However, the transfer process at Pearson is a lengthy and complicated one. Significant amounts of time will be required for Transport Canada and the new authority to negotiate a lease and to effect the turnover. In the meantime, Air Canada wants to do all it can to speed up development and to ensure that Pearson realizes its full potential.

Mr. Chairman, on behalf of my colleagues, thank you for the opportunity to present Air Canada's views, and we will now be pleased to take your questions.

**The Chairman:** Thank you, very much, gentlemen.

Now before we start the intensive questions, is there anybody that wants to ask short questions with regard to clarification of any of the statements so far? Just short questions before we get into the intensive questions.

**Senator Hervieux-Payette:** I have a short, nice question. Since we provided you with at least four minutes of advertisement at \$50,000 a minute on television, this would pay almost the whole committee hearing. I hope you realize we are making a contribution to Air Canada for advertising all the new locations. This is a light note, but I think we appreciated your comments and taking the opportunity for your little campaign.

**Mr. Durrett:** Without Pearson, there would be no campaign.

**The Chairman:** Anybody else? Just short clarification questions on the opening statements before we get into intensive questions?

I have one. You've say that, in recent years, you've invested billions of dollars in airport infrastructure, et cetera. "Billions" of dollars?

[Traduction]

Je signale que le problème n'est pas uniquement lié aux aérogares. En septembre de cette année, la principale piste est-ouest sera temporairement fermée aux fins de réparation. Cette situation causera des retards importants qui toucheront toutes les compagnies aériennes et tous les voyageurs.

À ma connaissance, tous les autres grands aéroports nord-américains disposent d'installations pour pallier ce genre de situation.

En conclusion, au fil des années, Air Canada a clairement démontré son engagement à l'aéroport Pearson et, en particulier, à l'aérogare 2. Avec son plus récent projet de réaménagement de la zone réservée aux vols transfrontaliers, Air Canada aura investi plus de 160 millions de dollars en améliorations à cette importante installation. Aucun autre transporteur canadien ou étranger n'a fait un tel investissement dans un aéroport au pays.

Air Canada a collaboré avec tous les paliers de gouvernement relativement à toutes sortes de questions liées à l'aéroport Pearson, notamment l'aménagement des pistes et des aérogares, le transport terrestre et le contrôle de la circulation aérienne. Nous avons montré que nous étions disposés à travailler avec Transports Canada et l'administration aéroportuaire locale afin d'apporter les améliorations nécessaires à l'aéroport Pearson.

Toutefois, le processus de transfert à cet endroit est long et complexe. Il faudra beaucoup de temps à Transports Canada et à la nouvelle administration aéroportuaire pour négocier un bail et effectuer ce transfert. Dans l'intervalle, Air Canada veut faire son possible afin d'accélérer le réaménagement de Pearson et assurer le plein développement de cet aéroport.

Monsieur le président, je vous remercie, au nom de mes collègues, de nous donner l'occasion de présenter le point de vue d'Air Canada. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup messieurs.

Avant de passer aux questions de fond, y a-t-il des sénateurs qui voudraient obtenir des précisions sur ce qui a été dit jusqu'à maintenant? Je parle ici de brèves questions visant à obtenir des éclaircissements, avant d'en arriver aux questions plus poussées.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai une petite question intéressante. Nous vous avons donné au moins quatre minutes de publicité à 50 000 \$ la minute à la télévision; ce montant couvrirait presque tous les coûts de la séance du comité. J'espère que vous êtes conscients du fait que nous apportons une contribution à Air Canada en faisant la publicité de toutes ces nouvelles destinations. Il s'agit là d'une remarque anodine, mais nous avons apprécié vos observations et le fait que vous ayez saisi l'occasion de faire un peu de publicité pour votre compagnie.

**M. Durrett:** Si le problème à Pearson n'existait pas, il n'y aurait pas de publicité.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions? Je répète que nous en sommes aux brèves questions de clarification. Nous passerons ensuite aux questions plus approfondies.

J'ai une question. Vous avez dit avoir investi ces dernières années des milliards de dollars, notamment dans l'infrastructure de l'aéroport. Vous voulez vraiment dire des «milliards»?

[Texte]

**Mr. Durrett:** I think it said millions, or it certainly should, senator.

**The Chairman:** I think we have “billions” here on page 3. That's a typo, eh?

**Mr. Robinson:** That is all airports. That is billions.

**The Chairman:** I see.

**Mr. Durrett:** Senator, that refers to the billions being spent by competing airports to Toronto to keep their facilities competitive.

**The Chairman:** I see. Thank you. Anybody else for clarification purposes?

All right, who is the first questioner? Senator Hervieux-Payette.

**Senator Hervieux-Payette:** I will be serious now.

Since we are trying to clarify and, as I say, not write history but at least refer as close as possible to the way the events have occurred, there is one question that really is very important, because we are talking about unsolicited proposals to the government and unsolicited proposals to Air Canada. Am I right?

There was an unsolicited proposal that was made for the redevelopment of Terminals 1 and 2 to Air Canada as well?

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** And to make that unsolicited proposal, I guess they had to discuss with you, either had a letter of intent, you had provided them with some information? Because I guess you don't make an unsolicited proposal without having the needs or the requirements of the customer.

So could you describe to us, how did they come up and arrive at an unsolicited proposal that was finally tabled officially to the Air Canada company? One day, you receive an unsolicited proposal, but you probably have talked to them and you have certainly contributed to this. Or you didn't talk, and they did all that on their own, coming up with a new concept and not having had any discussion with you? How did this happen and when?

**Mr. Fiore:** Well, senator, what happened was, a lot of the developers — Paxport was one of them, I think another one was Canadian Airports made up of BAA and a few other companies, who, at least — and ADC the other one was, the developer of Terminal 3.

They knew that we had a phase 2 of the redevelopment of Terminal 2. They knew about it. So they approached us unsolicitedly, they wanted to know what our development plans were, and we shared that to them. We gave it, because they said they were going to make a presentation to Transport Canada because they felt like we did. They felt we were frustrated because, in all fairness to Transport Canada officials, they just

[Translation]

**M. Durrett:** Je pense avoir dit des millions; il faudrait certainement parler de millions de dollars.

**Le président:** Le mot «milliards» figure à la page 3. J'imagine que c'est une coquille, non?

**M. Robinson:** Ce montant englobe tous les aéroports. Il s'agit bien de milliards.

**Le président:** Je vois.

**M. Durrett:** Sénateur, il s'agit des milliards de dollars qui sont dépensés par les aéroports qui font concurrence à celui de Toronto pour demeurer compétitifs.

**Le président:** Je vois. Merci. Y a-t-il d'autres points qui nécessitent des éclaircissements?

Très bien, passons à la première question. Le sénateur Hervieux-Payette.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je passe maintenant aux choses sérieuses.

Étant donné que nous essayons de clarifier l'histoire, et non pas de la faire, il faut se reporter le plus possible à la façon dont les événements se sont produits. Une question très importante est celle des propositions spontanées faites au gouvernement et à Air Canada. Est-ce bien le cas?

Air Canada a aussi reçu une proposition spontanée pour le réaménagement des aérogares 1 et 2?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'imagine que si cette proposition spontanée a été faite, c'est parce que l'intéressé avait eu des discussions avec la compagnie, que celle-ci lui avait fourni certains renseignements ou une lettre d'intention? Après tout, je ne pense pas qu'on fasse une proposition spontanée sans connaître les besoins ou les exigences du client.

Par conséquent, pourriez-vous nous expliquer comment l'intéressé en est venu à faire une proposition spontanée qui a finalement été présentée de façon officielle à Air Canada? Un jour vous avez reçu une proposition spontanée, mais vous avez certainement dû parler à l'intéressé auparavant, et vous l'avez certainement incité à présenter une telle proposition. Ou est-ce que l'intéressé n'a pas communiqué avec vous, qu'il a agi de sa propre initiative, qu'il vous a présenté un projet original sans avoir eu aucune discussion avec vous? Comment les choses se sont-elles passées et quand la proposition a-t-elle été faite?

**M. Fiore:** Sénateur, ce qui s'est passé c'est qu'il y avait un bon nombre de promoteurs... Paxport était l'un d'eux, de même que, sauf erreur, Canadian Airports, qui regroupe BAA et quelques autres compagnies, et aussi ADC, qui s'occupe de l'aérogare 3.

Ces promoteurs savaient que notre plan de réaménagement de l'aérogare 2 comportait une deuxième étape. Ils étaient au courant de cela. Par conséquent, ils ont communiqué avec nous de façon spontanée. Ils voulaient connaître nos plans de réaménagement et nous leur en avons fait part. Nous leur avons communiqué ces plans parce que les intéressés nous ont dit qu'ils allaient faire une présentation à Transports Canada parce qu'ils partageaient nos

[Text]

couldn't have the funds to help us out to redevelop the terminal. That's how they got that information from us. They got the information from our phase 2 redevelopment plan.

**Senator Hervieux-Payette:** And when was the proposal made officially to Air Canada, of that unsolicited proposal to Air Canada?

**Mr. Fiore:** After reviewing, as I said, all the different proposals, these unsolicited, we selected Paxport. And I believe, going by memory, June 1, 1990, we signed a letter of expectation between ourselves and Paxport, and we supported that. We wrote to the government, at the same time they presented to the government, that we supported that proposal. And that letter of expectation pretty well listed all the terms and conditions of our guiding principles. We didn't call it that, but it was consistent.

**Senator Hervieux-Payette:** So at the time of this unsolicited proposal, there were, I would say, two phases. I mean, approaching you to see if you had an interest, and secondly, to put together that — some kind of a preliminary proposal to you, and finally coming to an agreement.

So it was not done in one day or one session or one month. It was a process that took place over — between the first day that you express an interest in having them make — to your group, because of the constraint of the Transport Canada people, then they proceeded with the unsolicited proposal.

**Mr. Fiore:** Eave got to make clear here that we never made any commitments to these people. First of all, they approached Transport Canada. We always informed Transport Canada of what was going on, the local Transport Canada officials.

So they approached us and we cooperated in giving the information to everybody equally. But we made no commitments that we were going to accept one or the other. We made it clear to them, this is unsolicited. They realized that Pearson had a major problem in facilities in Terminal 2 and Terminal 1.

**Senator Hervieux-Payette:** And in their unsolicited proposal, you were always a major partner of the proposal? I mean, you were not a tenant, you were also a part of the ownership?

**Mr. Fiore:** No, no, never. We had no equity whatsoever in that deal that we signed. No equity.

**Senator Hervieux-Payette:** But it was never contemplated?

[Traduction]

vues. Ils avaient le sentiment que nous étions frustrés parce que, en toute justice pour les fonctionnaires de Transports Canada, ce ministère n'avait tout simplement pas les fonds nécessaires pour nous aider à réaménager l'aérogare. C'est de cette façon que les intéressés ont obtenu ces renseignements d'Air Canada. Ils savaient que notre plan de réaménagement comportait une deuxième étape.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et quand la proposition spontanée a-t-elle été faite officiellement à Air Canada?

**M. Fiore:** Comme je l'ai dit, après avoir étudié toutes les différentes propositions spontanées, nous avons retenu celle de Paxport. Nous avons signé, sauf erreur le 1er juin 1990, une lettre énonçant nos attentes à Paxport et nous avons appuyé cette proposition. Au moment même où Paxport présentait sa proposition au gouvernement, nous avons écrit au gouvernement pour dire que cette proposition avait notre appui. La lettre énonçant les attentes renfermait essentiellement toutes les modalités qu'on trouve dans le document sur nos principes directeurs. Ce n'est pas le titre que nous avons donné à cette lettre, mais son contenu ressemblait à celui du document.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Par conséquent, au moment où cette proposition spontanée a été faite, il y a eu ce que j'appellerais deux étapes. Dans un premier temps les promoteurs vous ont pressenti afin de savoir si vous étiez intéressés et, dans un deuxième temps, ceux-ci vous ont présenté ce document... qui est une sorte de proposition préliminaire, avant de finalement en arriver à une entente.

Tout cela ne s'est pas fait en une journée, une séance ou un mois. Le processus a commencé le jour où vous vous êtes montrés intéressés à ce que les promoteurs vous fassent une proposition, compte tenu des contraintes de Transports Canada. C'est ce qui a entraîné la présentation de la proposition spontanée.

**M. Fiore:** Il faut bien préciser ici que nous n'avons jamais fait de promesses à ces gens. Ceux-ci ont d'abord pressenti Transports Canada. Nous avons toujours informé les autorités locales de Transports Canada de ce qui se passait.

Ainsi, les intéressés ont communiqué avec nous et nous avons collaboré en donnant les mêmes renseignements à tous. Cependant, nous n'avons pris aucun engagement envers qui que ce soit. Nous avons bien précisé aux intéressés qu'ils agissaient de leur propre gré. Ces personnes étaient conscientes du fait qu'il existait un problème grave aux aérogares 2 et 1 de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et vous étiez toujours un partenaire principal dans leur proposition spontanée? Par là j'entends que vous n'étiez pas un locataire, que vous étiez aussi l'un des propriétaires.

**M. Fiore:** Absolument pas. Nous n'avions aucune participation en vertu de l'entente que nous avons signée. Nous n'avions aucun intérêt.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Cette possibilité n'a jamais été envisagée?



[Texte]

**Mr. Fiore:** I think we had contemplated it, but, at that time, Paxport said no. And I think the airport, also, I'd like to add, I believe that Transport said no, too.

**Senator Hervieux-Payette:** That's the impression I had, that you were more or less not judged as being qualified, I mean, according to the policy of the time, to be owner and user; that your role was to be a user.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** And, of course, those who were owning the facility should be a separate legal entity. Okay.

When Mr. Ray Hession of Paxport appeared before us, he gave us a document. I guess I have a copy of it. We are referring to the same documents over and over again, because we are trying to clarify. And in that memorandum of Mr. Hession to Mr. Matthews, I mean, he is referring — and I will read for you while it is being distributed — document A:

Doug Port called late yesterday afternoon to report on the Air Canada executive committee meeting that took place for three and a half hours that morning. The meeting was called as a result of our presentation last Thursday...

So the meeting I am talking about was April 24, for the memorandum, and I guess we are talking about a few days earlier. We are talking about April 1990.

It was devoted to the subject of Pearson development solely.

Air Canada management has concluded that it needs independent confirmation of the political assessment that I gave them last week... In particular, they want firm assurance that the government wants to fix Terminal 2 quickly and would favourably receive a proposal from Air Canada to accomplish that purpose.

In your opinion, what was this political assessment? I mean, does it mean — since this was something that was a preoccupation of Air Canada, what kind of political assessment were you talking about?

**Mr. Fiore:** I don't think I can answer. I don't really know. I don't know what he meant by that. That's the first time I see this.

**Senator Hervieux-Payette:** But it seemed that Air Canada management was requesting that it needs "independent confirmation of the political assessment that I gave them last week", meaning that the government would allow you to go ahead with that proposal.

**Mr. Fiore:** I guess maybe — I don't know if I can guess, but I guess, I suppose, would the government accept a proposal without going out on bid. I'm not sure, but I think that's what this was meant.

[Translation]

**M. Fiore:** Je pense qu'elle l'a été mais, à l'époque, Paxport a dit non. Si je ne m'abuse, l'administration aéroportuaire s'y est aussi opposée, de même que Transports Canada.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'avais effectivement l'impression que l'on avait jugé, compte tenu de la politique de l'époque, que vous ne pouviez être à la fois propriétaire et utilisateur, que votre rôle devait se limiter à celui d'utilisateur.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Évidemment, ceux qui étaient propriétaires de l'installation devaient former une entité juridique distincte.

Lorsque M. Ray Hession de Paxport a comparu devant notre comité, il nous a donné un document. Je pense en avoir une copie. Nous nous reportons sans cesse aux mêmes documents parce que nous essayons de clarifier la situation. Dans cette note qu'il adresse à M. Matthews, M. Hession écrit (je vais vous lire l'extrait pendant que le document est distribué) il s'agit du document A:

Doug Port a téléphoné en fin d'après-midi hier pour faire rapport sur la réunion du comité exécutif d'Air Canada, qui s'est tenue le matin et qui a duré 3 heures et demie. La réunion a été convoquée suite à notre présentation de jeudi dernier...

La note et la réunion en question datent du mois d'avril 1990. Tout cela se passait le 24 avril ou quelques jours auparavant.

Cette réunion a uniquement porté sur le réaménagement de l'aéroport Pearson.

La direction d'Air Canada a conclu qu'elle avait besoin d'une confirmation indépendante de l'évaluation politique que je lui ai donnée la semaine dernière ... La direction veut notamment la ferme assurance que le gouvernement entend réparer rapidement l'aérogare 2 et qu'il accueillerait favorablement une proposition d'Air Canada de faire effectuer ces travaux.

À votre avis, en quoi consistait cette évaluation politique qui préoccupait Air Canada? À quelle sorte d'évaluation politique fait-on allusion?

**M. Fiore:** Je ne pense pas pouvoir vous répondre. Je ne sais pas vraiment. Je ne sais pas ce que M. Hession entendait par là. C'est la première fois que je vois cette expression.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il semble toutefois que la direction d'Air Canada ait mentionné avoir besoin «d'une confirmation indépendante de l'évaluation politique ... donnée la semaine dernière», c'est-à-dire une confirmation portant que le gouvernement allait accueillir favorablement la proposition de la compagnie.

**M. Fiore:** J'imagine, je ne sais pas, mais j'imagine. Le gouvernement allait-il accepter une proposition sans un processus d'appel d'offres? Je ne suis pas certain, mais je pense que c'est ce que l'on a voulu dire.

[Text]

**Mr. Durrett:** But, clearly, none of us here were in this particular Air Canada meeting, and this is the first time we've seen this memorandum. So I'm not sure that we could adequately answer that question.

**Senator Hervieux-Payette:** But since the whole document relates to a meeting that took place after a presentation to you, and the impression that they got from that meeting — I guess you were at the other end. I know that you are the other parties that were meeting. And it is not your own minutes and it is not your own reflection, but it is about a meeting that was taking place with Air Canada people.

Because one thing that I — in the second paragraph, they want firm assurance that the government wants to fix Terminal 2. I mean, firm assurance. You just told me, Mr. Fiore, that you were discussing, you know, on a regular basis with the Air Canada officials at the time. So the firm assurance would have to come from where? Not from Paxport.

**Senator Tkachuk:** Chairman, is there another document to this, because it says presentation document attached.

On that paragraph that she alludes to, it says, "Air Canada management has concluded...". I know what the political assessment is because it's answered in the paragraph. In particular, they want firm assurance that the government wants to fix Terminal 2 quickly and would favour — but where is the presentation of the copy, which I would assume —

**Senator Kirby:** Don't have it.

**Senator Tkachuk:** — would be the political assessment?

**Mr. Nelligan:** May I explain, senator? This, I understand, comes from the Hession materials which were amongst the first documents that we received.

I think they were distributed before they were actually numbered. But they have been in the index and have been available to everyone since the outset. And I think that's the confusion on numbers. But it is unfortunate that we couldn't have asked Mr. Hession at the time, because it would appear that this is all we got. I don't think that the other document was there.

I think probably what it was is that, since we only got his personal files and not the Paxport files, that the original of that document would still be with Paxport.

**Senator Hervieux-Payette:** What I want to clarify, I think it is just to say what kind of confirmation would have satisfied Air Canada. I mean, did you, after the meeting or during that time, want to talk to the government officials to say: Can we discuss with Paxport? Can we develop a proposal with them?

[Traduction]

**M. Durrett:** Ce qui est sûr, c'est qu'aucun d'entre nous n'était présent à cette réunion d'Air Canada et c'est la première fois que nous voyons cette note. Par conséquent, je ne suis pas certain que nous puissions répondre adéquatement à cette question.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais tout le document porte sur une rencontre qui a eu lieu après une présentation faite à Air Canada et sur l'impression que les gens d'Air Canada, dont vous faites partie, ont eue. Je comprends qu'Air Canada était l'autre partie lors de cette réunion. Cette note n'a pas été rédigée par votre compagnie et elle ne reflète pas son point de vue personnel, mais elle fait tout de même allusion à une rencontre qui a eu lieu avec des gens d'Air Canada.

Au deuxième paragraphe, on dit qu'Air Canada veut la ferme assurance que le gouvernement est intéressé à rénover l'aérogare 2. On parle de «ferme assurance». M. Fiore, vous venez de me dire que vous aviez régulièrement des discussions avec la direction d'Air Canada à l'époque. Qui aurait donné cette ferme assurance? Ce n'aurait pas été Paxport.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président, y a-t-il un autre document avec celui-ci, parce qu'on y dit que le document de présentation est fourni en annexe?

Dans le paragraphe auquel ma collègue fait allusion, on dit «la direction d'Air Canada a conclu...». Je sais quelle est l'évaluation politique en question, car on le précise dans le paragraphe. Ce qu'Air Canada veut en particulier, c'est la ferme assurance que le gouvernement entend rénover rapidement l'aérogare 2 et qu'il privilégierait... mais où est le document de présentation? J'imagine qu'il...

**Le sénateur Kirby:** Nous ne l'avons pas.

**Le sénateur Tkachuk:** ...l'évaluation politique.

**M. Nelligan:** Puis-je fournir une explication, sénateur? Sauf erreur, ce document fait partie de ceux qui ont été fournis par M. Hession et qui sont parmi les premiers que nous ayons reçus.

Je pense que ces documents ont été distribués avant d'avoir été numérotés. Toutefois, ils figurent à l'index et sont à la disposition de tous les intéressés depuis le début. C'est, je crois, ce qui explique la confusion liée aux numéros. Il est malheureux que nous n'ayons pu demander le document de présentation à M. Hession à l'époque, car il semble bien que nous n'ayons pas ce document. Je ne crois pas que ce document faisait partie de ceux qui nous ont été fournis.

Je pense qu'étant donné que nous avons seulement obtenu copie des dossiers personnels de M. Hession, et non des dossiers de Paxport, l'original de ce document se trouve toujours chez Paxport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce que j'aimerais savoir, c'est quel genre de confirmation aurait satisfait Air Canada. Avez-vous, après la réunion, ou à cette époque, voulu rencontrer des représentants du gouvernement pour leur demander: Pouvons-nous discuter avec Paxport? Pouvons-nous élaborer une proposition avec ce groupe?

[Texte]

I mean you were not certainly — I mean, if you were entertaining at a certain point, you know, an exclusive arrangement with Paxport in order to develop a concept, you were certainly talking to the government of the time to make sure that they would receive well your proposal. You would not take all that time developing a proposal with the group that finally was agreed by Air Canada to develop the facility?

**Mr. Fiore:** Well, I don't recall this discussion, because I didn't speak to Ray Hession at that time, and I don't know what he meant by that. But, I guess, like the senator said, I think it is probably we wanted the government to say, are you serious to let us develop this thing? Because we were — we had to plan and get it done, because we do have a problem with the transborder and international. We were just doing, at that time, finishing of the phase 1 which is the domestic wing.

**Senator Hervieux-Payette:** My question is: Did you get this assurance?

**Mr. Durrett:** We don't know.

**Mr. Fiore:** I don't know.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, they continued to develop the proposal without you knowing if the government would favourably or not receive the proposal?

**Mr. Durrett:** We are not trying to evade your question. Our problem is that we have never seen this memorandum. None of our people were involved in the presentation that is referred to here, and none of us were involved in the Air Canada management meeting that followed. We simply cannot respond. We don't know.

**Senator Hervieux-Payette:** And, Mr. Fiore, I thought you were more or less the memory of the company.

**Mr. Fiore:** Well, yes.

**Mr. Durrett:** He is.

**Mr. Fiore:** I mean at the time. I'm sorry, senator. Again, I'm not trying to be evasive. It's just that we wanted to have a fix for the terminal. I guess, Hession, here — you would have to ask him, but I guess what he meant was the government supporting this approach.

Whether they came back and said yes — I know that later on, I got deeply involved in dealing. This was later. I got involved, I guess, in about May 1990, you know, after — and that's how we developed this letter we signed on June 1, 1990.

**Senator Hervieux-Payette:** So this was after the presentation that you were involved, from what you are saying now?

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** There was a presentation you were not attending, and eventually you were appointed to take over —

[Translation]

Si, à un moment donné, vous avez envisagé la possibilité de conclure une entente exclusive avec Paxport, vous avez certainement dû parler à des représentants du gouvernement de l'époque pour vous assurer que votre proposition serait bien accueillie. Autrement, vous n'auriez pas consacré tout ce temps à l'élaboration d'une proposition avec le groupe qui a finalement été retenu par Air Canada pour aménager l'installation.

**M. Fiore:** Je ne me souviens pas de cette discussion parce que je n'ai pas parlé à Ray Hession à l'époque, et je ne sais pas ce qu'il a voulu dire lorsqu'il a employé cette expression. Toutefois, comme le sénateur l'a dit, j'imagine que nous voulions probablement que le gouvernement dise qu'il était sérieux en ce qui a trait à ce projet de réaménagement, parce que nous étions sérieux. Il nous fallait planifier et agir, parce que nous avions un problème avec les vols transfrontaliers et internationaux. À l'époque, nous achevions à peine la première étape des travaux, celle qui touchait la zone des vols intérieurs.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ma question est: Avez-vous obtenu cette assurance?

**M. Durrett:** Nous ne le savons pas.

**M. Fiore:** Je ne le sais pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Les intéressés ont continué d'élaborer une proposition sans savoir si le gouvernement allait accueillir favorablement ou non celle-ci?

**M. Durrett:** Nous n'essayons pas d'éluder votre question. Le problème c'est que nous n'avons jamais vu ce memorandum. Aucun des membres de notre groupe n'a participé à la présentation dont il est fait mention, et aucun d'entre nous n'a participé à la réunion de la direction d'Air Canada qui a suivi. Nous sommes tout simplement incapable de vous répondre. Nous ne connaissons pas la réponse à votre question.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** M. Fiore, je croyais que vous étiez plus ou moins la mémoire de la compagnie.

**M. Fiore:** Je le pense.

**M. Durrett:** Il l'est.

**M. Fiore:** Je veux dire à l'époque. Je m'excuse sénatrice. Encore une fois, je n'essaie pas d'éluder la question. Nous voulions tout simplement trouver une solution pour l'aérogare. J'imagine (mais il faudrait lui demander) que M. Hession entendait par là qu'il fallait que le gouvernement donne son appui.

Quant à savoir s'ils sont revenus avec une réponse affirmative... je sais que, par la suite, j'ai participé très activement aux négociations. Mais c'était plus tard. Je pense que c'était vers mai 1990, c'est-à-dire après l'envoi de cette note... nous avons rédigé cette lettre qui a été signée le 1er juin 1990.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si je comprends bien ce que vous dites, votre participation a commencé après la présentation en question?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous n'avez pas assisté à cette présentation mais, par la suite, on vous a confié la responsabilité de...



[Text]

**Mr. Fiore:** To negotiate the deal.

**Senator Hervieux-Payette:** Fine. Because in the second page of that memorandum, I guess it refers to a business plan. Probably, eventually, it would have come up to you.

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** If we read the first two paragraphs: "Doug said that he and Messrs Desrochers...", who was your colleague at the time at Air Canada —

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:**

...and Tennant were favourably impressed with our presentation last week and especially with the improvements we were seen to have made to the operational control provisions of our proposal.

Doug asked again that we provide him with a copy of our business plan for Pearson as soon as possible. The plan must assure Air Canada that our management operating plan will work; that our plan for financing the capital and operations of the terminal complex is sound and defensible; and, that our construction program will succeed in bringing the desired improvements in, on time and on budget.

So you were, at the time — I mean, were you involved in the discussion on the financing side or the business plan, so that — I mean, we will eventually come up with dollars and figures, so it is important to know that now.

**Mr. Fiore:** Yes, senator, I did subsequently see the business plan. And we did, you know, negotiate a letter of expectation with them that was to be submitted to the government — which was submitted to the government, by the way.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. And on that business plan, you were satisfied about all the, I would say, financial arrangements that were affecting, of course, your operations, since you were going to be the tenants —

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** The dollar and cents that were charged for the lease and all the services that were given to you, you were agreeing with it?

**Mr. Fiore:** It was revised after we sat down and discussed it. Yes, we were satisfied with the end-product that was produced as of June 1, 1990.

**Senator Hervieux-Payette:** And was this business plan or this financial agreement with Paxport, in the unsolicited proposal, did you take into account the guiding principle, the lease that was in place, and how it would affect the actual conditions that you had with Transports Canada?

**Mr. Fiore:** I don't remember specifically calling them guiding principles, but I suspect that I do remember saying that we did have an agreement for our phase 1, that we would enter into a long-term lease. And it defined all the terms and conditions for

[Traduction]

**M. Fiore:** Négocier l'entente.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vois. À la deuxième page de cette note, je pense qu'on fait allusion à un plan d'entreprise. Il est probable que vous en auriez été informé tôt ou tard.

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Les deux premiers paragraphes se lisent comme suit: «Doug a dit que lui ainsi que MM. Desrochers...», qui était votre collègue chez Air Canada à l'époque...

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:**

...et Tennant ont été favorablement impressionnés par notre présentation la semaine dernière, notamment par les améliorations que nous avons apportées aux dispositions de notre proposition qui ont trait au contrôle opérationnel.

Doug a encore une fois demandé qu'on lui fournisse le plus tôt possible une copie de notre plan d'entreprise pour l'aéroport Pearson. Ce plan doit donner l'assurance à Air Canada que notre plan de gestion fonctionnera; que notre plan de financement du capital et de l'exploitation de l'aérogare est solide et défendable; et que notre programme de construction permettra d'apporter les améliorations souhaitées en respectant les délais et les budgets.

À l'époque, participiez-vous aux discussions sur le financement ou le plan d'entreprise? Étant donné que nous allons en arriver à des chiffres précis, il importe de savoir dès maintenant ce qu'il en était.

**M. Fiore:** Oui, sénateur, j'ai vu, par la suite, le plan d'entreprise. Nous avons négocié avec Paxport une entente sur les attentes qui devait être présentée au gouvernement et qui, soit dit en passant, l'a été.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. En ce qui a trait à ce plan d'entreprise, vous étiez satisfaits de ce que j'appellerais toutes les dispositions financières qui touchaient évidemment votre activité, étant donné que vous alliez être les locataires...

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Étiez-vous d'accord avec le montant qu'on vous demandait pour la location et tous les services qui vous étaient fournis?

**M. Fiore:** Ce montant a été révisé après discussion. Oui, nous étions satisfaits du produit final que l'on avait au 1er juin 1990.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Est-ce que ce plan d'affaires ou cette entente financière conclu avec Paxport au terme de la proposition spontanée tenait compte des principes directeurs régissant le bail en vigueur et des répercussions sur les conditions que vous aviez avec Transports Canada?

**M. Fiore:** Je ne me souviens pas d'avoir expressément parlé de principes directeurs, mais je pense avoir dit que nous avions conclu une entente relativement à la première étape et que nous allions obtenir un bail à long terme. Cette entente précisait toutes

[Texte]

the long-term lease once the 1997 lease expired. Okay? Once it expired in May 1997.

The letter of expectation itself was really based, as I mentioned to you before in my opening statement, really reflected the guiding principles.

We were consistent throughout. Whether it was with Transport Canada, whether it was with Paxport or whether it was with PDC, we always were consistent in our principles, the long-term lease, the whole thing.

**Senator Hervieux-Payette:** Maybe you could explain to this committee what was your legal interpretation of — I don't know how we call the document, but what we refer to as guiding principles, and you refer to the same wording in your opening remarks. I mean, for you, what was the legal interpretation? What was it covering? Was it just Terminal 3, and Terminal 1 was not included in that? Was it referring to a lease that terminated in 1997, but that these guiding principles were affecting the future lease and granting you some conditions that were already, I mean, defined between the two parties for the future, but that could have other elements included into it?

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Because, of course, the new lease would include maybe new facilities. But you were protected for a certain number of principles or clauses that would affect the — so, to what extent and for how long, for you, were the guiding principles applied after 1997? Would it have to be taken into account in the future contract?

**Mr. Fiore:** That's correct. It would have to take the 20 years plus two renewal options of 10 years for phase 1, which we did. And then phase 2, once we got to phase 2, it gave us another two options of 10 years.

Definitely, it was — in our opinion, it was an agreement that put in place all the terms and conditions, the business terms and conditions, to negotiate and finalize the long-term lease after expiration of our lease.

**Senator Hervieux-Payette:** And would you say that, when you were discussing the business plan and you agreed to the financial arrangements with Paxport on the unsolicited proposal, you were taking into account this lease and, of course, the future clauses that were derived from the guiding principles?

**Mr. Fiore:** Yes, because our list of expectations in that agreement that we struck with, reflected the same similar terms, the long term, the 40 years plus 60, and so on. All the ones that are in the guiding principle, except it is not called the guiding principles. And I don't really recall whether I ever told Paxport at that time, such a long time ago, whether I said we have guiding principles. But I did use that as my blueprint to negotiate the deal with Paxport.

[Translation]

les modalités du bail à long terme qui allait entrer en vigueur en 1997, au moment de l'expiration du bail en cours.

Comme je vous l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, la lettre énonçant les attentes reflétait vraiment les principes directeurs.

Nous avons été conséquent tout au long du processus. Que ce soit avec Transports Canada, avec Paxport ou avec *Pearson Development Corporation*, nous avons toujours fait valoir les mêmes points en ce qui a trait aux principes, au bail à long terme et à tout le reste.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous pourriez peut-être expliquer au comité quelle était votre interprétation juridique de... je ne sais comment désigner ce document, mais je fais allusion à ce qu'on appelle, et à ce que vous avez appelé dans votre déclaration préliminaire les principes directeurs. Quelle interprétation juridique donniez-vous à ces principes? À quoi s'appliquaient ces principes? Visaient-ils seulement l'aérogare 3, à l'exclusion de l'aérogare 1? S'appliquaient-ils à un bail qui allait prendre fin en 1997, ou visaient-ils aussi le bail futur en vous accordant certaines conditions déjà définies entre les deux parties pour l'avenir et pouvant englober d'autres éléments?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Parce que, évidemment, le nouveau bail allait peut-être viser de nouvelles installations. Mais vous étiez protégés en ce qui a trait à un certain nombre de principes ou de modalités. Par conséquent, dans quelle mesure et pour combien de temps, selon vous, les principes directeurs devaient-ils s'appliquer après 1997? Ces principes devaient-ils être pris en considération dans le contrat futur?

**M. Fiore:** Oui. Ces principes devaient s'appliquer à la période de 20 ans, plus les deux options de renouvellement de 10 ans, dans le cas de la première étape, et c'est ce qui s'est passé. Dans le cadre de la deuxième étape, nous avons obtenu deux autres options de renouvellement de 10 ans.

Il ne fait aucun doute que, dans notre esprit, il s'agissait d'une entente qui énonçait toutes les modalités et toutes les conditions de commerce liées à la négociation et à la ratification du bail à long terme qui allait s'appliquer après l'expiration du bail en vigueur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lorsque vous avez discuté du plan d'affaires et que vous avez accepté les dispositions financières proposées par le groupe Paxport dans le cadre de sa proposition spontanée, teniez-vous compte de ce bail et aussi, évidemment, des futures modalités découlant des principes directeurs?

**M. Fiore:** Oui, parce que la liste des attentes liées à l'accord que nous avons conclu faisait état des mêmes baux à long terme de 40 et de 60 ans. Il s'agit de toutes les modalités qui sont énoncées dans les principes directeurs, sauf qu'on ne les appelle pas des principes directeurs. Je ne me souviens pas si, à l'époque, c'était il y a longtemps, j'ai dit à Paxport que nous avions des principes directeurs, mais ces principes directeurs m'ont servi de base pour négocier l'entente avec Paxport.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** So Paxport was fully aware of the financial arrangements you had with the federal government?

**Mr. Fiore:** I don't know what you mean by financial arrangements with the —

**Senator Hervieux-Payette:** The conditions under which you were operating in the Transport Canada facility, and if it was —

**Senator Jessiman:** I mean, ask the question. Don't give him the answer.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm saying, if it was, I'm not —

**Senator Gigantès:** Please don't coach.

**Senator Hervieux-Payette:** Please, can I ask my question?

**Senator Gigantès:** Please don't coach.

**Senator Kirby:** We didn't say anything when John did that repeatedly this morning. Come on.

**Senator Gigantès:** As he does every time.

**Mr. Fiore:** I'm sorry, could you repeat that question please?

**Senator Hervieux-Payette:** My question is this: The financial arrangement — or maybe I'm not using the proper wording, but the lease arrangement that you had with the federal government at the time, all the terms and conditions of that lease arrangement, including the guiding principles, were made available or were known to Paxport?

**Mr. Fiore:** No, no, I didn't say that. I said I used that to develop the agreement between us and Paxport. I don't know if they knew the guiding principles. I never gave them a copy. I never discussed that with them specifically.

I just said that I used — I was consistent in my approach with Paxport as I was with the government in the guiding principles.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. I think it is important because, there are, you know, grey areas sometimes. And when you mentioned that Paxport — you finally, I would say, concluded — I mean, you would have signed a lease with them under the conditions that you had negotiated with them.

If government had said, go ahead with the proposal of Paxport, you would have signed and made a deal with them, and they would have built the airport, and you would have had a new leasing arrangement with them.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** And you were satisfied with it.

**Mr. Fiore:** Yes, of course. But we would have developed that lease agreement — again, this letter was spelling out all the different principles to develop that long-term lease.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ainsi, Paxport était pleinement au courant des dispositions financières que vous aviez conclues avec le gouvernement fédéral?

**M. Fiore:** Je ne sais pas ce que vous entendez par dispositions financières avec le...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je fais allusion aux conditions d'exploitation de l'installation de Transports Canada, etc..

**Le sénateur Jessiman:** Posez la question. Ne lui donnez pas la réponse.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je veux savoir si, je ne...

**Le sénateur Gigantès:** S'il vous plaît, n'influencez pas le témoin.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vous en prie, puis-je poser ma question?

**Le sénateur Gigantès:** S'il vous plaît, n'influencez pas le témoin.

**Le sénateur Kirby:** Allons donc, nous n'avons rien dit lorsque John a fait de même à plusieurs reprises ce matin.

**Le sénateur Gigantès:** Comme il le fait toujours.

**M. Fiore:** Je m'excuse, pourriez-vous répéter votre question?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Est-ce que l'accord financier... ce n'est peut-être pas la bonne expression, mais la convention de bail que vous aviez avec le gouvernement fédéral à l'époque, y compris toutes les modalités de ce contrat de location, notamment les principes directeurs, ont été communiqués à Paxport, ou étaient-ils connus de ce groupe?

**M. Fiore:** Non, pas du tout. J'ai dit que je m'en étais servi pour définir les modalités de notre entente avec Paxport. Je ne sais pas si ce groupe était au courant des principes directeurs. Je n'ai jamais donné copie du document pertinent et je n'ai pas discuté de façon précise de ces modalités avec les représentants de Paxport.

J'ai simplement dit que j'ai toujours eu la même approche avec Paxport, ainsi qu'avec le gouvernement, en ce qui a trait aux principes directeurs.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ça va. Il importe de clarifier ce point parce qu'il y a parfois des zones grises. Pour ce qui est de Paxport, vous auriez signé un bail avec ce groupe en vertu des dispositions que vous aviez négocié avec ce groupe.

Si le gouvernement vous avait dit d'aller de l'avant avec la proposition de Paxport, vous auriez signé une entente avec ce groupe, celui-ci aurait aménagé l'aéroport, et vous auriez eu un nouveau contrat de location avec Paxport.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et vous étiez satisfait de cette entente?

**M. Fiore:** Oui, bien sûr. Mais, comme je l'ai dit, la lettre énonçait tous les principes devant régir la convention de bail à long terme.



[Texte]

As you know, senator, it takes weeks and weeks to finalize a lease, especially when you're already doing it on a ground lease. That's why usually you have — that's why we had guiding principles with the government. That's the same thing we did with Paxport. It was like, maybe, a three-page or a four-page affair. That's all it was.

**Senator Hervieux-Payette:** And this document you refer to was stating the conditions that you would need to be respected —

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** — in order to sign, finally, a lease?

**Mr. Fiore:** Yeah.

**Senator Hervieux-Payette:** Saying that it has to meet this condition, this condition, this condition.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** And, of course, it has to do with the physical facility and, I guess, certain standards and certain services provided — I don't know. I mean, what kind of conditions are we talking about? Because there are many, many things in an airport.

**Mr. Fiore:** Basically, what we talk about, in an airport, you know, we talk mostly operational space. You are talking about gating. The gates are critical. We talked about that. We talked about lounge space, baggage room space, all of this space. Check-in space. Everything that you need from an airline point of view. Then we talked about the management and the scheduling of our flights. It is actually the way Air Canada operates Terminal 2 today.

I don't know if the senators know, but we are not changing anything. All we wanted to do was continue to operate the way Air Canada is operating in Terminal 2 today, managing the schedule, managing the gates, managing the whole airline operation. We weren't leasing space to retailers and all that stuff. That's still government, or whoever takes over the airport, whoever is the landlord.

I hope I have answered that. It covered all those types of conditions. And the term of the lease, if I remember correctly, we talked about 60 years, 40 years plus 20. Similar to what is in the — I believe you have a copy of the guiding principles in these binders. I've seen a few copies. And it is basically similar, except it was a list of expectations, that this —

**Senator Hervieux-Payette:** And I will skip a few steps, and say, there was more or less a figure, a dollar, I mean, an estimate that — providing they would respect all your conditions, you were not expecting to continue to pay \$2 and a few cents.

**Mr. Fiore:** No, that's correct.

[Translation]

Comme vous le savez sénateur, il faut des semaines pour ratifier un bail, surtout lorsqu'il y a déjà un bail foncier. C'est pourquoi nous avons des principes directeurs avec le gouvernement. Nous avons fait la même chose avec Paxport. Ces principes constituaient tout au plus un document de trois ou quatre pages.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Le document auquel vous faites allusion énonçait les conditions qui devaient être respectées...

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...pour en arriver à la signature d'un bail?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce document stipulait que telle et telle condition devaient être respectées.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ces conditions avaient évidemment trait aux installations physiques et, peut-être, au respect de certaines normes ou à la prestation de certains services. Quelles étaient au juste ces conditions? Après tout, il y a de très nombreuses choses qui doivent être prises en considération dans un aéroport.

**M. Fiore:** Dans un aéroport, l'espace opérationnel est la préoccupation première. Il y a la question des portes, qui est très importante. Nous avons discuté de cet aspect. Nous avons aussi parlé de l'espace nécessaire pour les salles d'attente, les bagages et l'enregistrement, bref tout ce qui est nécessaire du point de vue d'un transporteur aérien. Nous avons ensuite discuté de la gestion et de l'horaire de nos vols. En fait, c'est ainsi qu'Air Canada exploite actuellement l'aérogare 2.

Je ne sais pas si les sénateurs sont au courant, mais nous ne changions rien. Nous voulions tout simplement continuer à fonctionner de la façon dont Air Canada le fait à l'aérogare 2, c'est-à-dire gérer l'horaire des vols, contrôler les portes et assumer la responsabilité de toute l'exploitation de la ligne aérienne. Nous ne voulions pas louer de l'espace à des détaillants ou nous occuper d'autres activités du genre. Ces questions relèvent encore du gouvernement, des autorités aéroportuaires ou du propriétaire de l'aéroport.

J'espère avoir répondu à votre question. Les conditions énoncées portaient sur tous ces aspects. Pour ce qui est de la durée du bail, si je me souviens bien, nous avons parlé de 60 ans, soit 40 ans plus 20 autres années. Cette durée est conforme à ce qui est énoncé dans les principes directeurs, dont je pense que vous avez copie dans les cartables. J'ai vu quelques copies. Les conditions étaient essentiellement les mêmes, sauf qu'il y avait une liste énonçant des attentes, que...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais sauter quelques étapes et dire qu'une clause portait que, si toutes vos conditions étaient respectées, vous ne vous attendiez pas à continuer de payer deux dollars et des poussières.

**M. Fiore:** Non, ce n'est pas le cas.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** I suppose you saw that there was also an impact on your rent.

**Mr. Fiore:** Definitely.

**Senator Hervieux-Payette:** So what was the, I would say, threshold or, more or less, the finer figure or the highest figure that you negotiated with Paxport then?

**Mr. Fiore:** Well, I can't remember the highest figure. But to answer this to you, is that whatever capital they spent, just like we did with the government, they would have to recover that capital over a period of 20 years or 25 years. I don't know. I can't remember what amortization period they used, and we would pay the O and M, the operating and maintenance cost of the space that we occupied, the operational space.

And of course, the government, or whoever the landlord would be, would then collect the revenues from the retail operations and other lessees.

**Senator Hervieux-Payette:** But do you think these documents could be provided to us, so that we can compare what was the final agreement with the new company, new approach, new RFP? Because we seem — I mean, we were informed that you were more or less the stumbling block, that you would say in English, about the Mergeco making a deal or not making a deal. You were, more or less, the company that would make or break the deal.

**Mr. Fiore:** We are up to 1993 now.

**Senator Hervieux-Payette:** I know. I know. I'm just saying that I am trying to compare the deal of 1990, compared to the deal of 1993.

**Senator Tkachuk:** The deal of 1990 was Terminal 2.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Tkachuk:** It did not include Terminal 1.

**Mr. Fiore:** No, they were going to develop that separately, and we were just talking Terminal 2.

**Senator Tkachuk:** So what they were negotiating —

**Mr. Fiore:** Was the Phase 2.

**Senator Tkachuk:** — was phase 2 of Terminal 2. Terminal 1 was in the picture.

**Mr. Fiore:** That's correct. It was in the picture for the other. We knew that Terminal 1 had to be fixed, but we were going to only pay the rent, the space that we were occupying in Terminal 2.

**Senator Hervieux-Payette:** Historically speaking then, when you made the agreement to upgrade Terminal 2 and to invest several millions in it, I mean, was it because, I mean, the Paxport proposal — unsolicited proposal did not materialize. And then, of course, you had to do something about it, and you did the improvements to Terminal 2?

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'imagine que vous saviez que l'entente allait avoir des répercussions sur votre loyer.

**M. Fiore:** Absolument.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Par conséquent, quel était le seuil, c'est-à-dire le montant minimum ou maximum que vous avez négocié avec Paxport à ce moment?

**M. Fiore:** Je ne me souviens pas du montant maximum. L'entente prévoyait, tout comme celle que nous avions conclue avec le gouvernement, que Paxport devait recouvrer le capital engagé, sur une période de 20 ou 25 ans. Je ne me souviens plus de la période d'amortissement retenue. Nous devions assumer les frais d'exploitation et d'entretien de l'espace que nous occupions, c'est-à-dire l'espace opérationnel.

Évidemment, le gouvernement, ou tout autre propriétaire, allait toucher les recettes provenant de la location d'espace aux détaillants et autres locataires.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pourrions-nous obtenir ces documents afin de voir quelle était l'entente définitive avec la nouvelle compagnie, la nouvelle approche, la nouvelle demande de proposition? Après tout, on nous a dit qu'Air Canada était en quelque sorte la pierre angulaire, que toute l'entente reposait sur elle.

**M. Fiore:** Nous sommes maintenant rendus en 1993.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je sais, je sais. Je dis simplement que je voudrais comparer l'entente de 1990 à celle de 1993.

**Le sénateur Tkachuk:** L'entente de 1990 portait sur l'aérogare 2.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Cette entente n'incluait pas l'aérogare 1.

**M. Fiore:** Non, cet aérogare devait être aménagé séparément. L'entente portait uniquement sur l'aérogare 2.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, ce qu'il négociait...

**M. Fiore:** C'était la deuxième étape.

**Le sénateur Tkachuk:** ...la deuxième étape des travaux de l'aérogare 2. Il n'était pas du tout question de l'aérogare 1.

**M. Fiore:** C'est exact. L'aérogare 1 était inclus dans l'autre entente. Nous savions qu'il fallait rénover celui-ci, mais nous n'allions payer que le loyer pour l'espace que nous occupions dans l'aérogare 2.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lorsque vous avez conclu l'entente visant à améliorer l'aérogare 2 et décidé de consacrer plusieurs millions de dollars à cette fin, était-ce parce que la proposition spontanée de Paxport ne s'est pas concrétisée et que vous deviez faire quelque chose pour améliorer l'aérogare 2?

[Texte]

**Mr. Fiore:** No, we were already under way with the improvements. That was phase 1 which is the domestic wing. I think you've travelled through it. You've seen it. That was already under way. And that was done by us in partnership with Transport Canada, and it worked very well.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. I will come back to more in line, in terms of chronology, back to more recent dates.

In March 1991, Transport Canada told you that you had to remain impartial in the request for proposal because the decision was to go through a request for proposal. And so what you said — what kind of relationship then did you have with Paxport from that moment on, when an RFP was issued?

**Mr. Fiore:** At that point in time, we formally advised — I think it was in April of 1991, once the decision was made by the government, we formally advised Paxport that we cancelled that agreement, that agreement became null and void, and that we would be dealing at arm's length with them and any other developer that would happen to be bidding on this Terminal 2 and Terminal 1 project.

**Senator Hervieux-Payette:** Because I refer to a document that I will ask my staff to distribute, document D, of March 1991. And it is a memo that was given to us by Mr. Hession, to Mr. Matthews, to the two Mr. Matthews, Don and Jack, with copies to Mr. Bill Neville, Paul LaBarge and Trevor Carnahoff.

It says:

I spoke this morning with Doug Port who informed me that, by April 1, 1991, Air Canada is obliged to submit its statement of requirements to Transport Canada for possible inclusion in the forthcoming proposal call.

Transport Canada cautioned Air Canada not to use this opportunity to act on behalf of any third party's interests...

Meaning Paxport.

To keep its skirts clean, Air Canada will be sending me a letter in the next few days severing our special relationship. A copy of this letter will be given to Transport Canada.

Informally, Doug and I have agreed to maintain our dialogue but Doug emphasized his obvious need to look after Air Canada's interests first.

This situation is not unexpected. In any case, our relationship with Air Canada is well established.

I'm just saying that it says, on one hand, and you say to us that you have severed your ties and you are supposed to treat everybody equally. And from that memorandum, I have the feeling that they still had some privileged information or privileged relationship.

**Mr. Fiore:** No, not at all.

**Senator Hervieux-Payette:** No?

[Translation]

**M. Fiore:** Non, nous avons déjà effectué des améliorations. Je parle ici des travaux de la première étape, qui visaient la zone réservée aux vols intérieurs. Je pense que vous avez vu les changements apportés. Ces travaux étaient déjà en cours. Ils ont été effectués conjointement par nous et par Transports Canada, et tout s'est très bien déroulé.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vois. Revenons-en à la chronologie des événements plus récents.

En mars 1991, Transports Canada vous a dit que vous deviez rester neutre en ce qui a trait à la demande de propositions, et qu'une décision serait prise au terme de cette sollicitation. Quelle genre de relation avez-vous eu avec Paxport à partir du moment où la demande de propositions a été faite?

**M. Fiore:** À ce moment-là, c'est-à-dire lorsque la décision a été prise par le gouvernement, nous avons officiellement informé Paxport... je pense que c'était en avril 1991, que nous annulions l'entente, que cette entente devenait nulle et non avenue, et que nous allions traiter sans lien de dépendance avec Paxport et tout autre promoteur qui présenterait une soumission relativement au projet de réaménagement des aérogares 2 et 1.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je me reporte ici à un document, le document D, qui date de mars 1991, et que je vais demander que l'on distribue. Il s'agit d'une note de M. Hession adressée aux deux MM. Matthews, Don et Jack, avec copies conformes à MM. Bill Neville, Paul LaBarge et Trevor Carnahoff.

Cette note se lit comme suit:

Ce matin j'ai parlé à Doug Port, qui m'a dit qu'Air Canada doit, au plus tard le 1er avril 1991, remettre son énoncé des besoins à Transports Canada, aux fins d'inclusion possible dans la demande de propositions qui sera bientôt faite.

Transports Canada a prévenu Air Canada de ne pas se servir de cette occasion pour favoriser les intérêts d'une tierce partie...

Entendant par là Paxport.

Afin de confirmer sa neutralité, Air Canada me fera parvenir au cours des prochains jours une lettre mettant fin à notre association particulière. Une copie de cette lettre sera envoyée à Transports Canada.

Doug et moi avons convenu de maintenir le dialogue de façon informelle, mais celui-ci a souligné qu'il devait évidemment s'occuper d'abord des intérêts d'Air Canada.

Cette situation n'est pas une surprise. Quoi qu'il en soit, les bases de notre relation avec Air Canada sont solides.

Vous nous dites avoir coupé les liens qui vous unissaient à Paxport et avoir traité tous les intéressés de la même façon. Pourtant, lorsque je lis cette note, j'ai l'impression que Paxport bénéficiait encore d'une information ou d'une relation privilégiée.

**M. Fiore:** Non, ce n'était pas du tout le cas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Non?



[Text]

**Mr. Fiore:** No.

**Senator Gigantès:** Your charm misled them?

**Senator Hervieux-Payette:** I am just referring to a memo written by Mr. Hession, and it's his own words.

**Mr. Fiore:** Maybe, you know, like —

**Senator Tkachuk:** Can I just clarify this? We've got copies going — Mr. Neville, he is an owner of a lobby firm here in town. Is this Paul LaBarge guy, is this the same guy who was a partner of Mr. Chrétien? Is that who that is?

**Senator Hervieux-Payette:** I don't know. I was not working in that firm.

**The Chairman:** Yes.

**Senator Tkachuk:** At that time — I just want to know who these people are. So Mr. Paul LaBarge, that's the same lawyer, is it not, that's the partner of Mr. Chrétien in 1991?

**Senator Hervieux-Payette:** I don't know him.

**Senator Tkachuk:** Well, I am asking. And Trevor Carnahoff, that's a Paxport guy, or is he —

**Senator Kirby:** A Claridge guy.

**Senator Tkachuk:** A Claridge guy?

**Senator Kirby:** Oh, sorry, I don't know.

**Senator Tkachuk:** Well, I'm just asking. We've got to know where all these memos are going to. That's all I wanted to know.

**Senator Gigantès:** Does counsel know who these gentlemen are?

**Senator Tkachuk:** I don't know. I'm just asking.

**Mr. Nelligan:** Trevor Carnahoff will be a witness here later on. He is scheduled to come with the developers later on.

**Senator Gigantès:** So he was a member of which particular development team?

**Mr. Nelligan:** I will have to look. He is a representative of the Matthews Group.

**Senator Gigantès:** I see. And Mr. Bill Neville was the lobbyist for Mr. Matthews, was he?

**Mr. Nelligan:** That's right.

**The Chairman:** Gentlemen, in deciding to join in the Paxport proposal, were you subject to any political pressure to support Paxport, rather than any one of its competitors?

**Mr. Fiore:** Not at all.

**The Chairman:** Then you selected Paxport solely on the basis of the merits of its position at that time?

**Mr. Fiore:** That's correct. You are talking about 1990 now?

**The Chairman:** Of course. Dates are hard to come by here.

[Traduction]

**M. Fiore:** Non.

**Le sénateur Gigantès:** Votre charme les aurait-il induit en erreur?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je me reporte tout simplement à une note écrite par M. Hession. Ce sont ses propres mots.

**M. Fiore:** Vous savez, peut-être que...

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je éclaircir un point? Des copies circulent... M. Neville est propriétaire d'une entreprise de lobbying ici à Ottawa. Ce Paul LaBarge est-il celui qui était un associé de M. Chrétien? S'agit-il de la même personne?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne sais pas. Je ne travaillais pas pour cette entreprise.

**Le président:** Oui, c'est la même personne.

**Le sénateur Tkachuk:** Je veux simplement savoir qui sont ces personnes. Ainsi, M. Paul LaBarge est bien l'avocat qui était un associé de M. Chrétien en 1991?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne le connais pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Je le demande. Et Trevor Carnahoff, est-ce un homme de Paxport ou est-il...

**Le sénateur Kirby:** Un homme de Claridge.

**Le sénateur Tkachuk:** Un homme de Claridge?

**Le sénateur Kirby:** Oh, je suis désolé, je ne le sais pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne fais que poser la question. Nous devons savoir à qui vont toutes ces notes de service. C'est tout ce que je voulais savoir.

**Le sénateur Gigantès:** Est-ce que l'avocat sait qui sont ces hommes?

**Le sénateur Tkachuk:** Je l'ignore. Je ne fais que poser la question.

**M. Nelligan:** Trevor Carnahoff sera entendu par le comité plus tard. Il doit comparaître avec les promoteurs.

**Le sénateur Gigantès:** Donc, il était membre de l'équipe de promoteurs en question?

**M. Nelligan:** Je devrai vérifier. Il est représentant de *Matthews Group*.

**Le sénateur Gigantès:** Je vois. Et M. Bill Neville était le lobbyiste de M. Matthews, n'est-ce pas?

**M. Nelligan:** C'est exact.

**Le président:** Messieurs, lorsque vous avez décidé de vous associer à la proposition de Paxport, avez-vous subi des pressions politiques de quelque genre que ce soit pour vous amener à appuyer Paxport plutôt qu'un de ses concurrents?

**M. Fiore:** Pas du tout.

**Le président:** Donc, vous avez opté pour Paxport en vous fondant uniquement sur les mérites de sa position?

**M. Fiore:** C'est exact. Vous parlez bien de 1990, n'est-ce pas?

**Le président:** Bien sûr. Il est difficile de s'y retrouver dans toutes les dates.

[Texte]

**Mr. Fiore:** I just didn't want to make that assumption. Yes. That's correct. We evaluated all the three proposals. We did the same thing, in depth. ADC, which was Huang and Danczkay at the time, that built Terminal 3, had given us a proposal.

And there was another company that was formed just to — Canadian Airports Limited, I think it was.

We evaluated them all, and we selected because they best met our requirements, we felt, at that time for the phase 2 redevelopment of Terminal 2.

We're talking 1990 now.

**The Chairman:** It is on page 6.

And it starts with the first date; work began in late 1989, to upgrade the domestic arrival, et cetera. Then it goes down — it says, during that period, which we assume is 1989 or '90, Air Canada received unsolicited proposals from a number of developers, et cetera. And at that time, Air Canada did prefer the Paxport proposal on the basis of both cost and efficiency.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**The Chairman:** So that answers my question.

**Senator Hervieux-Payette:** Maybe we are referring to Doug Port. Mr. Fiore, what was the role and what was the job of Mr. Doug Port at the time in Air Canada?

**Mr. Fiore:** I believe that he was senior director of airport development, and I was director of real estate. I was the one negotiating the deals. So he was the senior director of airport development.

**Senator Hervieux-Payette:** You were on the same level —

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** — but in two different functions.

**Mr. Fiore:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** I continue because, although we don't have Mr. Doug Port, he was from Air Canada. I will refer to other documents from Paxport, and if you are aware, and if you know about it, I mean, you will just tell us, because we tried to clarify and these documents were given to us by Paxport.

On March 21 — it is document E — it is another memorandum from Ray Hession, to Mr. Don and Jack Matthews, with one copy to Trevor Carnahoff. And it says:

I met on Monday, March 18, with Doug Port of Air Canada.

Our relationship continues to be strong and productive.

Doug confirmed that, by the end of this month, Air Canada will be putting its requirement for Terminal 2 to Transport Canada. I urged them to keep open the option of eventually redeveloping the Air Canada trans border sector to the T1 satellite in his discussion with Transport Canada. He appeared to agree.

[Translation]

**M. Fiore:** Je voulais seulement être bien sûr. Oui. C'est exact. Nous avons évalué les trois propositions. Nous les avons toutes évaluées à fond. ADC, qui était à l'époque Huang and Danczkay, et qui avait construit l'aérogare 3, nous avait présenté une proposition.

Une autre entreprise avait été créée spécialement... Je crois que c'était *Canadian Airports Limited*.

Nous avons évalué toutes les propositions et nous avons retenu celle qui correspondait le mieux à nos exigences, c'est-à-dire, l'étape 2 du réaménagement de l'aérogare 2.

Nous parlons de 1990.

**Le président:** C'est à la page 6.

On commence avec la première date; les travaux ont commencé vers la fin de 1989, avec l'amélioration des installations pour les arrivées des vols intérieurs, et le reste. Puis, on continue. On dit que pendant cette période, que nous supposons être 1989 ou 1990, Air Canada a reçu des propositions spontanées de quelques promoteurs, etc. À ce moment, Air Canada a opté pour la proposition de Paxport tant en raison des coûts que de l'efficacité.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le président:** Cela répond à ma question.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Peut-être parlons-nous de Doug Port. M. Fiore, quels étaient le rôle et les fonctions de M. Doug Port au sein d'Air Canada à l'époque?

**M. Fiore:** Je crois qu'il était directeur principal de l'aménagement de l'aéroport et j'étais directeur de l'immobilier. J'étais celui qui négociait les accords. Donc, il était le directeur principal de l'aménagement de l'aéroport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous étiez au même niveau...

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...mais aviez des fonctions différentes.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je continue, parce que, même si nous n'avons pas M. Doug Port avec nous, il travaillait pour Air Canada. Je ferai référence à d'autres documents de Paxport et si vous les connaissez, vous nous le direz parce que nous avons essayé de clarifier les choses et ces documents nous ont été communiqués par Paxport.

Le 21 mars... Il s'agit du document E, qui est une autre note de service de Ray Hession adressée à MM. Don et Jack Matthews, avec copie conforme à Trevor Carnahoff. On y lit ceci:

Le lundi 18 mars, j'ai rencontré Doug Port, d'Air Canada.

Nos rapports demeurent excellents et productifs.

Doug a confirmé que, vers la fin du mois, Air Canada soumettra à Transports Canada ses exigences pour l'aérogare 2. Je l'ai exhorté à garder la possibilité de réinstaller un jour le secteur des vols transfrontaliers d'Air Canada dans l'aérogare satellite T1 lors de ses discussions avec Transports Canada. Il a semblé approuver l'idée.

*[Text]*

Doug also pointed out again that, if Air Canada is not satisfied with the outcome of the forthcoming proposal call, it may choose not to cooperate with Transport Canada and the chosen developer using its existing lease at T2 as its lever.

How would you interpret the last paragraph, I mean, using the existing lease at T2 as its lever? Because it may be a little bit more in your area of responsibility, because this is real estate we are talking about now.

**Mr. Fiore:** Well, we — I think, and I'm not sure what he meant by this memo. We have — the current lease, which expires May 1997, has — what the old Gate 80 was there, we built — we call it the Gate 80 connector. We have — for three gates. I believe it is for the commuter gates. That was — again, Transport Canada could not finance that. So we built that and own it. And that's in the lease.

And, of course, what he's talking about, the satellite, I guess he is talking about connecting that area to Terminal 1. He would have to connect where that is to Terminal 1. I think that's what he meant by this here.

But, you see, we being the owner, Transport Canada would have to come to us on that lease. It is in the lease. It is in your documents.

**Senator Hervieux-Payette:** I know, but when you say —

**Mr. Fiore:** I didn't say that.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm not an airport expert, and when you say "the option of eventually redeploying the Air Canada transborder sector to the T1 satellite", with Transport Canada, it is hard for me to visualize what it means. That's why I'm asking you. And I am asking at the second paragraph which seems to be talking about the overall leasing arrangement, that you may choose to use your lease at T2 as a lever for negotiation, for bargaining purposes on the new transaction.

**Mr. Fiore:** In any landlord-tenant relationship, you have a document. And, you know, if they wanted to build something there, they would have to get our permission, because we own that and our lease expires in May 1997.

So you can't come and build — it is like if I lease you an apartment, I can't come to your apartment and start building in there without getting your permission. I guess that's what this — I don't know, I guess he means here. I didn't write this, as you know, so I guess that's the best I can tell you.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Fine. I won't make any comment, not to have other people commenting.

*[Traduction]*

Doug a également répété que, si Air Canada n'était pas satisfaite du résultat de la demande de propositions imminente, elle pourrait décider de ne pas collaborer avec Transports Canada et avec le promoteur retenu, en utilisant son bail à l'aérogare T2 comme atout.

Comment interprétez-vous le dernier paragraphe, où on parle du bail à l'aérogare T2 comme atout? C'est peut-être un peu plus dans vos cordes puisqu'il s'agit d'immobilier.

**M. Fiore:** Eh bien, nous... je crois... je ne suis pas trop sûr de ce qu'il voulait dire dans cette note. Nous avons... le bail actuel, qui expire en mai 1997, contient... il y était question de la vieille porte d'embarquement 80... nous avons construit ce que nous appelons le raccordement de la porte 80. Nous avons... pour trois portes d'embarquement. Je crois qu'il s'agit des portes des transporteurs régionaux. C'était... Encore là, Transports Canada ne pouvait pas financer cela. Donc, nous avons construit les installations et nous en sommes propriétaires. C'est dans le bail.

Bien sûr, ce dont il parlait, c'était, je crois, de réunir l'aérogare satellite à l'aérogare 1. Il fallait raccorder ce satellite à l'aérogare 1. Je crois que c'est ce qu'il voulait dire.

Mais, voyez-vous, puisque nous étions propriétaires, Transports Canada devait nous consulter en raison du bail. C'est prévu dans le bail. Vous l'avez dans vos documents.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je sais, mais lorsque vous dites...

**M. Fiore:** Je n'ai pas dit cela.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne suis pas spécialiste des aéroports, mais lorsque vous dites «la possibilité de réinstaller un jour le secteur des vols transfrontaliers d'Air Canada dans l'aérogare satellite T1», j'ai de la difficulté à voir ce que vous voulez dire. C'est pourquoi je vous pose ces questions. Je pose aussi des questions au sujet du deuxième paragraphe où il est apparemment question de l'ensemble des accords de location et où vous parlez de la possibilité d'utiliser le bail de l'aérogare T2 comme atout dans la négociation d'un nouvel arrangement.

**M. Fiore:** Dans toute relation entre un propriétaire et un locataire, il existe un document. S'ils voulaient construire quelque chose d'autre, ils devraient obtenir notre permission parce que nous possédons les installations et que notre bail expire en mai 1997.

Donc, ils ne peuvent pas venir construire... C'est un peu comme si je vous louais un appartement. Je ne pourrais pas commencer à y faire des travaux sans votre permission. J'imagine que c'est cela... Je ne sais pas, j'imagine que c'est ce qu'il voulait dire. Comme vous savez, ce n'est pas moi qui ai écrit la note, mais je vous ai répondu du mieux que je le pouvais.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord, c'est très bien. Je n'ajouterais rien pour ne pas susciter de commentaires d'autres personnes.



[Texte]

Then I go to a later-on memorandum from Mr. Hession. It is my document F, July 12, on the subject of Air Canada. And it says:

I met this morning with Jean-Jacques Bourgault, Vice-President, Airport Services and Julien DeSchutter, Director, Airports Development.

So I suppose they were close to you.

Bourgault has responsibility for all aspects of airports — marketing, operation, development. DeSchutter has taken over from Doug Port.

It became clear early in the meeting that we are held in high regard by Air Canada. They both made it clear that, if there is to be a private developer for T1/T2, they continue to want us. They also said that they do not now nor intend in the future to have discussion or dealings with any other developer. Apart from making the new acquaintance, reviewing past history and sharing intelligence on future prospects...

The way I interpret — and this is a document given to us by Paxport — is that you were having privileged discussions with Paxport that were not of the same level, the same degree, and the same kind of relationship with the other proponents. I am just trying to understand the meaning of that paragraph.

**Mr. Fiore:** I can't add anything because I don't know what this means. They had a meeting. Whether they discussed this or not, I really can't tell you. I wasn't at that meeting.

**Senator Hervieux-Payette:** But, "...they continue to want us." Did you make any statement? Did you make any gesture? Were you under the impression that Air Canada was, in a way, giving some signs that they were the preferred party? That's what they say.

I said, did you do anything —

**Mr. Fiore:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** — that would lead them to conclude that?

**Mr. Fiore:** No. I didn't.

**The Chairman:** Senator, your 31 minutes is up. Do you want to tie it up, or come back again?

**Senator Hervieux-Payette:** I guess, yeah, I will come back again, otherwise, I won't be able to be logical.

**The Chairman:** Senator LeBreton?

**Senator Tkachuk:** I just have a question of counsel before — if a partner of a law firm, is he tied to the same restraints of confidentiality and client privilege as the lawyer himself that is acting on behalf?

**Mr. Nelligan:** Yes.

[Translation]

J'arrive maintenant à une autre note de service de M. Hession. C'est mon document F, daté du 12 juillet, et il y est question d'Air Canada. On y lit ceci:

Ce matin, j'ai rencontré Jean-Jacques Bourgault, vice-président des services aéroportuaires, et Julien DeSchutter, directeur du réaménagement des aéroports.

Donc, j'imagine que ces gens vous étaient familiers.

Bourgault est responsable de tout ce qui concerne les aéroports: marketing, fonctionnement, expansion. DeSchutter a remplacé Doug Port.

Il est vite apparu lors de cette rencontre qu'Air Canada avait une haute opinion de nous. Les deux hommes ont clairement dit que, s'il devait y avoir un promoteur privé dans les aérogares T1 et T2, ils tenaient toujours à ce que ce soit nous. Ils ont aussi affirmé qu'ils ne voulaient, ni maintenant, ni plus tard, discuter ou faire affaire avec un autre promoteur. À part faire connaissance avec le nouveau venu, discuter de ce qui s'est fait jusqu'à maintenant et nous entretenir de perspectives d'avenir...

Mon interprétation de cette note (il s'agit d'un document qui nous a été remis par Paxport) c'est que vous avez eu des discussions privilégiées avec Paxport en ce sens qu'elles ne se déroulaient pas au même niveau, avec la même profondeur et dans le même climat qu'avec les autres promoteurs. J'essaie seulement de comprendre le sens de ce paragraphe.

**M. Fiore:** Je ne peux rien ajouter parce que j'ignore ce qu'il signifie. Il y a eu une rencontre. Qu'ils aient discuté de cela ou pas, je ne peux absolument pas vous le dire. Je n'y étais pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais «ils tenaient toujours à ce que ce soit nous». Avez-vous fait une déclaration? Avez-vous posé un geste? Aviez-vous l'impression qu'Air Canada avait, d'une manière ou d'une autre, donné à entendre qu'ils étaient les promoteurs privilégiés? C'est ce qu'ils disent.

Avez-vous fait quoi que ce soit...

**M. Fiore:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...qui aurait pu les amener à une telle conclusion?

**M. Fiore:** Non, je n'ai rien fait.

**Le président:** Sénateur, vos 31 minutes sont écoulées. Voulez-vous conclure maintenant ou préférez-vous reprendre la parole plus tard?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je reprendrai la parole plus tard, je ne pourrais pas faire un discours logique en ce moment.

**Le président:** Sénateur LeBreton?

**Le sénateur Tkachuk:** J'aurais une seule question à poser à l'avocat. Tous les partenaires d'une étude d'avocats sont-ils liés par les mêmes règles de confidentialité et de protection des rapports avec le client que l'avocat qui s'occupe du dossier de ce client?

**M. Nelligan:** Oui.

[Text]

**Senator Tkachuk:** So the whole firm — if I'm dealing in your law firm, then the partnership would respect my relationship with you as a client-lawyer relationship?

**Mr. Nelligan:** Of course.

**Senator Tkachuk:** This is kind of important then. I guess we can't ask about Mr. LaBarge, but we can find that out, I suppose.

**Mr. Nelligan:** The difficulty is, I don't think we have any partners of Mr. LaBarge here.

**Senator Tkachuk:** No, exactly. But just his name kind of came up here, and it sort of got me curious, 'cause I've read the name in the newspaper and stuff. So I just wanted to make sure it was the same one. I think it is.

**The Chairman:** Senator LeBreton?

**Senator LeBreton:** Thank you, Mr. Chairman.

And thank you, representatives of Air Canada. Being one of your customers, I have a lot of time for Air Canada and the service they provide.

I'm just going to refer to your statement and, on page 6, when you talk about — the top of page 6, you say:

In exchange for absorbing the lion's share of investments in a rented facility, Air Canada and Transport Canada agreed to terms and conditions for a long-term lease at Terminal 2. The "Guiding Principles For Air Canada's Lease Negotiations" are dated July 26, 1989.

And I think one of you said they were signed in August.

Of course, you went on to say, on page 10, Mr. Robinson, that the December 1993 cancellation of the agreements, between Transport Canada and PDC also negated the lease between PDC and Air Canada.

I have a very specific question. Do you still believe the guiding principles to be binding? And do you expect the — I always call it the "yet to be properly organized" Greater Toronto Airport Authority to honour these guiding principles and be bound to a long-term lease?

**Mr. Durrett:** The answer to that is absolutely yes.

**Senator LeBreton:** Good. That's a very definitive answer.

I've got another direct question. Would you be better off today had the Pearson development — again, you alluded to it in your notes — had the Pearson development scheme of 1993 gone ahead, than you are at present, and how much better off? Like, what would the situation have been today, had it gone ahead?

**Mr. Durrett:** We are just now launching the \$35 million interim construction program that Mr. Robinson talked about a little bit earlier. And we have launched that two years late.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, toute l'étude... Si je faisais affaire avec votre étude, tous vos partenaires respecteraient les règles applicables aux rapports entre vous, mon avocat, et moi, le client?

**M. Nelligan:** Bien sûr.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est donc important. J'imagine que nous ne pouvons pas poser de question au sujet de M. LaBarge, mais nous pouvons trouver les renseignements, je suppose.

**M. Nelligan:** Le problème, c'est que je ne pense pas que nous ayons des partenaires de M. LaBarge ici.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, c'est exact. Mais son nom a été mentionné ici et cela a éveillé ma curiosité parce que je l'avais déjà vu dans des journaux et ailleurs. Je voulais tout simplement m'assurer que c'était bien le même homme. Je crois que c'est le même.

**Le président:** Sénateur LeBreton?

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président.

Je remercie également les représentants d'Air Canada. Étant une de vos clientes, je peux dire que j'apprécie beaucoup Air Canada et ses services.

Je voudrais me reporter à votre déclaration. À la page 6, en haut, vous dites:

Pour compenser le fait qu'Air Canada allait assumer la plus grande part des frais de rénovation des installations, Transports Canada a convenu de louer l'aérogare 2 à la compagnie pour une longue période. Les principes directeurs de la négociation du bail d'Air Canada sont datés du 26 juillet 1989.

Je crois que l'un d'entre vous a dit qu'ils avaient été signés en août.

Bien sûr, vous avez ajouté (à la page 10, M. Robinson) que l'annulation des accords entre Transports Canada et *Pearson Development Corporation*, en décembre 1993, niait l'existence du bail entre *Pearson Development Corporation* et Air Canada.

J'ai une question très précise. Croyez-vous que les principes directeurs sont toujours en vigueur? Vous attendez-vous à ce que l'administration aéroportuaire du Grand Toronto (qui, à mon sens, reste encore à organiser convenablement) respecte ces principes directeurs et soit liée par un bail à long terme?

**M. Durrett:** Bien sûr que oui.

**Le sénateur LeBreton:** Bien. C'est une réponse très catégorique.

J'ai une autre question directe. Seriez-vous dans une meilleure situation aujourd'hui si le projet de réaménagement de Pearson de 1993 (vous y faites aussi allusion dans vos notes) avait été mené à terme, et à quel point votre situation serait-elle meilleure? En d'autres mots, quelle serait la situation aujourd'hui si ce projet avait été mené à terme?

**M. Durrett:** Nous entreprenons tout juste, et avec deux ans de retard, le programme de construction d'installations provisoires de 35 millions de dollars dont M. Robinson a parlé tout à l'heure.

[Texte]

The work that we are doing right now is less in volume and scope than the initial work that would already have been accomplished by this time had the PDC program proceeded on schedule. So, from a pure facility standpoint, we are not nearly as well off. We are not as well prepared for Open Skies and the international expansion. So I think that's the down side of not having proceeded with it.

**Senator LeBreton:** And, of course, as you pointed out in your opening statement, the Open Skies — the potential is unlimited apparently.

**Mr. Fiore:** Correct.

**Senator LeBreton:** In his testimony yesterday, John Desmarais said it would take an eight-year lead time to bring Pearson up to standard, and the window of opportunity has passed to operate Pearson with only two terminals.

He talked about Terminal 1 and what the government is doing and the cost. But he talked about, ultimately, having to shut down Terminal 1 and shifting the passengers to Terminals 2 and 3, which would then bring them up to capacity.

How do you plan to deal with this situation when this happens? What are you going to do?

**Mr. Durrett:** Well, what we have been doing, we have been working on that very question for the past three to four months.

Air Canada has commissioned architectural work to come up with what we feel would be a good airport solution for the terminal congestion problem, including the structural problems with Terminal 1. And currently — well, as of last week, we presented all of these studies to our key people internal to Air Canada, and we have come up with an internal policy decision that this master plan, in our opinion, not only would solve Air Canada's problems, but would solve the airport terminal area problems.

Now, the next step that we have as Air Canada, we are going to present this solution both to Transport Canada, as well as the Greater Toronto Airport Authority. This won't be a surprise. They have been sitting in our planning meetings, both of these groups, for the past several months. But we are in a position now where, frankly, we feel we have got the solution.

The eight years — did you mention eight years?

**Senator LeBreton:** No. He mentioned eight years as the lead time, like, to bring Pearson up to standard.

**Mr. Durrett:** We can't — Pearson — that is total — we just cannot live with that. Not just Air Canada. I don't think Toronto can wait that long. And the master plan that we have prepared right now, if you fast-track the construction — now, I'm not talking about dealing with all of the politics of trying to let a contract. I'm talking about let the contract, get it done. In our opinion, we can have the first phase of this master plan complete

[Translation]

Les travaux que nous faisons en ce moment sont de moindre envergure que ce qui aurait déjà été fait si le programme de *Pearson Development Corporation* avait été mis en oeuvre selon le calendrier initial. Donc, si on parle strictement des installations, nous ne sommes pas, et de loin, dans une aussi bonne situation que nous l'aurions été. Nous ne sommes pas aussi prêts que nous le serions à affronter l'ouverture des espaces aériens et à l'expansion internationale. Je pense que c'est là l'inconvénient de ne pas être allés de l'avant.

**Le sénateur LeBreton:** Bien sûr, comme vous l'avez souligné dans votre déclaration d'introduction, le potentiel offert par l'ouverture des espaces aériens est apparemment illimité.

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur LeBreton:** Hier, lors de son témoignage, John Desmarais a déclaré qu'il faudrait huit ans pour élever Pearson au niveau des normes et que l'on avait raté l'occasion d'exploiter cet aéroport avec seulement deux aérogares.

Il a parlé de l'aérogare 1, de ce que le gouvernement y fait et de ce que cela coûte. Cependant, il a dit que l'on pourrait en venir à être obligé de le fermer et de transférer les voyageurs aux aérogares 2 et 3, ce qui porterait ceux-ci à leur pleine capacité.

Comment prévoyez-vous faire face à cette situation lorsqu'elle se présentera? Que ferez-vous?

**M. Durrett:** Eh bien, nous étudions justement cette question depuis trois ou quatre mois.

Air Canada a commandé à des devis d'architectes pour trouver ce qui, à notre avis, serait une bonne solution au problème d'engorgement de l'aéroport, ainsi qu'aux problèmes structurels de l'aérogare 1. La semaine dernière, nous avons présenté toutes les études aux personnes clés au sein d'Air Canada et nous avons adopté, à l'interne, un plan directeur qui, selon nous, ne réglerait pas seulement les problèmes d'Air Canada, mais également ceux des aérogares.

En ce qui concerne Air Canada, la prochaine étape consiste à soumettre cette solution à Transports Canada ainsi qu'à l'administration aéroportuaire du Grand Toronto. Les intéressés ne seront pas pris par surprise puisque les deux assistent à nos réunions de planification depuis plusieurs mois. Nous sommes convaincus d'avoir trouvé la solution.

Les huit ans... Avez-vous parlé de huit ans?

**Le sénateur LeBreton:** Non. Il a parlé de huit ans comme étant le temps qu'il faudrait pour ramener Pearson au niveau des normes.

**M. Durrett:** Nous ne pouvons pas... enfin, Pearson, puisque c'est un tout, ne peut pas attendre huit ans. Air Canada ne peut pas et je ne pense pas que Toronto puisse attendre aussi longtemps. Avec le plan directeur que nous avons produit, si on accélère les travaux de construction... et je ne parle pas de toute la politique qui peut entourer l'attribution d'un contrat, mais bel et bien de l'attribution d'un contrat et de la mise en branle des travaux. À



[Text]

in three years, and that would then begin to solve the Terminal 1 problem also.

**Senator LeBreton:** On this master plan — and I don't mean to put you on the spot here, but I have heard — there has been some discussion about the construction of a new terminal, and I have heard this referred to as the "infield terminal" or the "mid-field terminal".

**Mr. Durrett:** You must have been sitting in some of our planning meetings.

**Senator LeBreton:** No, I wasn't actually. I was not, although I heard the term, "mid-field terminal" discussed — I think it was perhaps not in testimony but around this room.

Isn't it — so a mid-field terminal, isn't it awkward and expensive to build this additional terminal — like, I guess I will have to call it Terminal 4 for the purposes of this discussion — away from the cluster of the main terminals?

**Mr. Durrett:** The PDC ultimate plan, that also solved the Terminal 1 problem as a part of their master plan, was costed in the area — a capital cost of \$520 million to accomplish that. And the master plan that you're referring to, that involves gates in the infield area connected from Terminal 2 by an automated guideway transit system —

**Senator LeBreton:** Under ground?

**Mr. Durrett:** Right. The estimates that our professionals have put together indicates that it is very close to being the same. And yet we feel, frankly, that this is a far superior master plan than the PDC plan which, by the way, they didn't have — they, PDC, didn't have the flexibility of looking at the infield. There was just a very specific area that they could develop from. And our study took the entire airport, and we all tried to come up with the best solution without any of those kinds of constraints.

**Senator Gigantès:** What do you mean by infield or mid-field? Is this in the middle of the airport with the runways around it?

**Mr. Durrett:** This drawing does not quite show it, does it?

Somebody gave me this as a document that you all have?

All right. The infield area, it's not on this map, but it's located right over here. It is outboard of one of the runways that are located — do you know what runway it is?

**Mr. Robinson:** Fifteen-thirty-three left.

**Mr. Durrett:** I think it is, 15/33, but it is outside of that and right between the brand new runway that's under construction now. The two 15/33s, the infield is that area between those two runway facilities.

**Senator Jessiman:** In relation to what terminals now?

[Traduction]

notre avis, la première étape de notre plan pourrait être complétée en trois ans et nous aurions aussi commencé à régler le problème de l'aérogare 1.

**Le sénateur LeBreton:** Je voudrais parler de ce plan directeur. Je ne veux pas vous mettre dans l'embarras, mais j'ai entendu dire qu'il y aurait eu des discussions concernant la construction d'une nouvelle aérogare dans le champ d'atterrissage.

**M. Durrett:** Vous avez dû assister à quelques-unes de nos réunions de planification.

**Le sénateur LeBreton:** Non. Je n'y étais pas, mais j'ai entendu parler d'une aérogare située dans la zone des pistes. Ce n'était pas dans un témoignage, mais j'en ai entendu parler dans la salle.

La construction d'une telle aérogare, que j'appellerai l'aérogare 4 pour les besoins de la discussion, loin des autres aérogares ne serait-elle pas très complexe et coûteuse?

**M. Durrett:** Le plan final de *Pearson Development Corporation*, qui réglait aussi le problème de l'aérogare 1, coûtait en immobilisations aux environs de 520 millions de dollars. Le plan directeur dont vous parlez, et qui inclut des portes d'embarquement dans le champ d'atterrissage raccordées à l'aérogare 2 par un système de transport automatisé...

**Le sénateur LeBreton:** Souterrain?

**M. Durrett:** C'est cela. Selon les estimations de nos spécialistes, les coûts seraient très proches. Cependant, nous croyons sincèrement que le système prévu dans notre plan directeur serait nettement supérieur au plan de *Pearson Development Corporation* qui, en passant, n'avait pas la souplesse qu'offre l'utilisation du champ d'atterrissage. Leurs aménagements ne pouvaient se faire que dans une zone très précise. Notre étude portait sur tout l'aéroport et nous nous sommes efforcés de parvenir à la meilleure solution en échappant aux contraintes de *Pearson Development Corporation*.

**Le sénateur Gigantès:** Que voulez-vous dire par «le champ d'atterrissage» ou «l'aire des pistes»? S'agit-il de la partie centrale de l'aéroport, entre les pistes?

**M. Durrett:** Ce schéma ne le montre pas très bien, n'est-ce pas?

Quelqu'un m'a remis cela en me disant que c'était un document que vous aviez tous en votre possession.

Très bien. La zone dont nous parlons ne figure pas sur ce plan, mais elle est située juste ici. Elle est à l'extérieur de l'une des pistes qui sont situées... Savez-vous de quelle piste il s'agit?

**M. Robinson:** Quinze-trente-trois, gauche.

**M. Durrett:** Je crois que c'est cela, un peu à l'écart de cela, et juste à côté de la nouvelle piste qui est en construction. L'aire dont on parle est située entre ces deux pistes, 15-33.

**Le sénateur Jessiman:** Où par rapport aux aérogares existantes?

[Texte]

**Mr. Durrett:** Terminal 2 is here. Terminal 1 is here. Terminal 3 is right here. The infield is about right here.

**The Chairman:** What's the nearest terminal?

**Mr. Durrett:** Between 2 and 1.

**The Chairman:** How far away?

**Mr. Durrett:** A thousand feet? It was a kilometer —

**Senator Gigantès:** Isn't a kilometer 3,200 feet?

**Mr. Durrett:** It was closer to a kilometer.

**Senator LeBreton:** But the fact of the matter is, this would have to be connected with an underground terminal with a moving sidewalk.

Who will pay for Terminal 4? Who was expected to pay for it, the mid-field or —

**Mr. Durrett:** Terminal 4 or the mid-field area. Eventually, the tenants will end up paying for it. The question is how will it be financed? And that's a question that is on the table right now. In the past and historically, Transport Canada has financed a number of those improvements. In recent years, they haven't been able to do that to the same degree, and that's why Air Canada had to come forward really with this interim plan.

The \$35 million is Air Canada money, and that's because our need is so great that we have stepped forward to finance airport facilities which, normally, airports do not do.

So the answer to your question: That's one of the things that we are looking for. We are between two landlords, Transport Canada on the one hand, the Greater Toronto Airport Authority on the other.

We would like for Transport Canada, since they are the people that we still have our lease with, we would like for them to work with us on establishing a long-term lease, similar to the lease that we negotiated with PDC, that would later be assignable to the airport authority. But with that long-term lease, there are various financing vehicles that would become available; that we, jointly, would work with the airport authority, Transport Canada, and Air Canada to come up with the best financing vehicle. But it could be done, especially with a long-term lease in place.

**Senator LeBreton:** And then if this were done, Terminal 1 could be torn down and this blight could be removed from all of us.

**Mr. Durrett:** Exactly. That's why this master plan also works towards an overall Toronto — it's not just an Air Canada solution. We think it's a good technical solution for Toronto itself.

**Senator LeBreton:** So there's a lot of work to be done. Hopefully, you'll get a lot of cooperation.

**Mr. Durrett:** Yes.

[Translation]

**M. Durrett:** L'aérogare 2 est ici. L'aérogare 1 est ici. L'aérogare 3 est juste ici. La zone est à peu près ici.

**Le président:** Quelle est l'aérogare la plus près?

**M. Durrett:** Entre la 2 et la 1.

**Le président:** À quelle distance?

**M. Durrett:** Mille pieds? C'était un kilomètre...

**Le sénateur Gigantès:** Est-ce qu'un kilomètre ce n'est pas 3 200 pieds?

**M. Durrett:** C'était près d'un kilomètre.

**Le sénateur LeBreton:** Il reste qu'il faudrait la relier à une aérogare souterraine par un trottoir roulant.

Qui paiera l'aérogare 4? Qui doit payer?

**M. Durrett:** L'aérogare 4, le champ d'atterrissage. Au bout du compte, ce seront les locataires qui paieront. La question est de savoir comment elle sera financée. C'est une question qui ne fait pas l'objet de discussions en ce moment. Transports Canada a déjà financé certaines améliorations du genre. Ces dernières années, le ministère n'a pas pu accorder le même niveau de financement, c'est pourquoi Air Canada a présenté ce qui constitue un plan provisoire.

Les 35 millions de dollars proviennent d'Air Canada et c'est parce que nos besoins sont si grands que nous nous sommes lancés dans le financement d'installations aéroportuaires, ce que les aéroports ne font habituellement pas.

Donc, pour répondre à votre question, je dirai que c'est quelque chose que nous envisageons. Nous nous trouvons entre deux propriétaires: Transports Canada et l'administration aéroportuaire du Grand Toronto.

Puisque Transports Canada est la partie avec qui nous avons signé notre bail, nous voudrions que ce ministère collabore avec nous pour nous céder un bail à long terme, semblable à celui que nous avons négocié avec *Pearson Development Corporation*, et qui serait transférable plus tard à l'administration aéroportuaire. Avec un bail à long terme, différents moyens de financement deviendraient disponibles et nous pourrions rechercher le meilleur conjointement avec l'administration aéroportuaire et Transports Canada. Cependant, cela ne se ferait facilement que si nous avions un bail à long terme.

**Le sénateur LeBreton:** Si cela pouvait être fait, l'aérogare 1 pourrait être démolie et nous serions tous libérés de cette plaie.

**M. Durrett:** C'est en plein cela. C'est pourquoi notre plan directeur est profitable à tout Toronto, ce n'est pas seulement une solution pour Air Canada. Nous pensons que, du point de vue technique, c'est une bonne solution pour la ville de Toronto.

**Le sénateur LeBreton:** Donc, il y a encore beaucoup de travail à faire. J'espère que vous obtiendrez toute la collaboration voulue.

**M. Durrett:** Oui.

[Text]

**Senator LeBreton:** You may have answered this, because you were talking about some figures — what is the cost difference or what would the cost difference per gate be between this new proposed terminal, Terminal 4, mid-field terminal, as opposed to what the cost per gate would have been under the terms of the PDC plan?

**Mr. Durrett:** We may have to run a couple of numbers here, roughly. PDC ended up with a total of — 48 gates?

**Mr. Robinson:** Maximum 46 gates, I believe it is. All together, but that's including all the current gates in Terminal 2.

**Mr. Durrett:** The master plan that we are presenting right now has flexibility. You can build more gates in the infield area than the initial phase might call for. And initially we were looking at around 58 gates. Now, these are really going to be rough, rough assumptions.

But the difference, if we are saying the capital cost was roughly the same between PDC and the first phase of the master plan that we've been working on, 46 gates would relate to \$520 million, and 58 gates would relate to — what was it — \$525 million.

**Senator LeBreton:** So the difference per gate then would be —

**Mr. Durrett:** Substantially less with the revised master plan. And we will run those numbers, but it is really not a good measure of total cost, because we are dealing with existing gates as well as new gates.

**Senator LeBreton:** As opposed to a new building, a new terminal.

Obviously, you know, I have just kind of looked into — I'm sorry to have, kind of, cut into your plans, but obviously you are trying to follow the model that you mention in your statement about planning for the future, which is surely what any good airport management plan should entail.

**Mr. Durrett:** I need to say, Transport Canada has been very cooperative. The new airport authority has been very cooperative. But the problem is, neither one of them is willing to go forward. And that is a very big dilemma.

**Senator LeBreton:** Yeah. I can understand that, having sat through this exercise for the last two months.

I just wanted to ask, going back to the whole request for proposal process, dealing — you did respond to the pre-request-for-proposal discussions with your ideas for redevelopment, as we have heard in testimony, also in your statement. You also, as was shown to us yesterday, wrote to the deputy minister emphasizing the fact that you believed you had a commitment to a long-term lease, and that was on the record yesterday.

Did you examine the request for proposal documents? This is back, of course, for PDC. And if you did, were you not surprised

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Vous avez peut-être déjà répondu à ma question parce que vous avez donné quelques chiffres, mais quelle serait la différence de coût par porte d'embarquement entre la nouvelle aérogare proposée, l'aérogare 4, située dans le champ d'atterrissage, et le plan de *Pearson Development Corporation*?

**M. Durrett:** Nous devons donner ici quelques chiffres bruts. *Pearson Development Corporation* est arrivé à un total de 48 portes d'embarquement, je crois.

**M. Robinson:** Un maximum de 46, je crois. C'est le total des portes, mais cela comprend toutes les portes d'embarquement actuelles de l'aérogare 2.

**M. Durrett:** Le plan directeur que nous soumettons offre beaucoup de souplesse. On pourrait ajouter de nouvelles portes dans le champ d'atterrissage en plus de celles qui seraient construites dans un premier temps. Dès le départ, nous prévoyons environ 58 portes. Mais ce sont là des hypothèses très brutes.

Nous disons que le coût en immobilisations est sensiblement le même avec le plan de *Pearson Development Corporation* et avec la première phase du plan directeur sur lequel nous travaillons. Le premier coûterait 520 millions de dollars pour 46 portes d'embarquement et le second 525 millions pour 58 portes.

**Le sénateur LeBreton:** Donc, la différence par porte d'embarquement serait...

**M. Durrett:** Ce serait beaucoup moins cher avec le nouveau plan directeur. Nous présenterons les chiffres, mais ils ne donnent pas vraiment une idée juste du coût total parce qu'ils se rapportent autant à des portes d'embarquement existantes qu'à des nouvelles.

**Le sénateur LeBreton:** Par opposition à une nouvelle aérogare.

De toute évidence, vous savez, j'ai parcouru votre... Je suis désolée de vous avoir, si l'on peut dire, interrompu, mais, de toute évidence, vous tentez de suivre le modèle mentionné dans votre déclaration, lorsque vous parliez de planifier en prévision de l'avenir, ce qui est indéniablement une qualité de tout bon plan de gestion d'un aéroport.

**M. Durrett:** Je dois dire que Transports Canada a collaboré très volontiers avec nous, tout comme la nouvelle administration aéroportuaire. Toutefois, le problème c'est que ni l'un ni l'autre n'est disposé à aller de l'avant. Cela pose un très grand dilemme.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, je peux très bien comprendre après avoir été plongé deux mois dans le dossier.

Je voudrais maintenant revenir au processus de demande de propositions. Comme nous l'avons entendu lors des témoignages et dans votre déclaration, vous avez présenté vos idées de réaménagement lors des discussions préalables à la demande de propositions. Vous nous avez aussi appris hier que vous aviez écrit au sous-ministre pour lui faire savoir que vous pensiez être liés par un bail à long terme.

Avez-vous examiné les documents de la demande de propositions? Cela nous ramène évidemment à *Pearson Development*



*[Texte]*

that there was no mention of your guiding principles in the request for proposal or, indeed, in the documents room?

Like, was this not — how did this — we've still — we've never been able to figure out how this happened.

**Mr. Fiore:** Well, if you go to, let's see, Binder 4, back in October or December — December 6, 1991, we provided Transport Canada, Air Canada's position on the whole, for the RFP. This is the input for the RFP which included the master plan of Terminal 2. And we also provided them principles for leases, rental rate agreement, protection of Air Canada's equity in Terminal 2, scope of development, principles, control over airline operational areas. It is all spelled out, for Transport Canada, the controls for them and for Air Canada and for the developer.

Now, we provided all of this. I believe — and I'm not sure, I don't want to — I believe the only thing that was quoted in the RFP was the equity issue of Air Canada. I think, something like Air Canada must receive full compensation for the value of the connector wing.

**Senator LeBreton:** And they mentioned the 1997 date, if my memory serves me correctly.

**Mr. Fiore:** But these principles here that we — are based on the guiding principles.

**Senator LeBreton:** So, because, you know, in Mr. Broadbent's testimony, this fact that these documents were not mentioned specifically, and they weren't in the documents room, it seems to have been a mystery. I was just trying to get from your perspective what you thought.

**Mr. Fiore:** I really can't — I guess Transport Canada must have made a decision. We gave the information what we thought we wanted protected for the RFP.

**Mr. Durrett:** Also — I think I am right about this — of course, we were not involved with the preparation of the RFP. And so we would not have picked that up. I'm sure we would have said something about that had we seen that.

**Mr. Fiore:** Also, we were not even involved in the evaluation. We were not involved at all. We did it at arm's length. We treated everybody equally.

**Senator LeBreton:** Yes, I read the testimony in the House of Commons. That came out very clear in that as well.

That's all I had, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Gentlemen, let's be clear on where we are here. You know what this parliamentary committee is all about. We are not really so much interested in the past as we are in the future, and only in the past as an examination of public policy into the privatization of airports and particularly Pearson

*[Translation]*

**Corporation.** Si oui, n'avez-vous pas été étonnés de constater que vos principes directeurs n'étaient pas mentionnés dans la demande de propositions ni même dans aucun autre document?

N'était-ce pas... Comment cela a-t-il... Nous n'avons pas encore... Nous n'avons jamais pu comprendre comment cela avait pu se produire.

**M. Fiore:** Eh bien, si vous vous reportez au cahier 4, vous voyez qu'en octobre ou en décembre... le 6 décembre 1991, nous avons présenté à Transports Canada la position globale d'Air Canada aux fins de la demande de propositions. Nous y avons inclus le plan directeur se rapportant à l'aérogare 2. Nous avons aussi inclus les principes se rapportant à la location, l'accord sur les taux de location, la protection des parts d'Air Canada dans l'aérogare 2, les limites de l'expansion, les principes, la gestion exclusive des secteurs d'activité de la société aérienne. Tout était expliqué en détail à Transports Canada, soit les secteurs de responsabilité du ministère, d'Air Canada et du promoteur.

Nous avons fourni tous les renseignements. Je crois, mais sans en être absolument certain, que la seule chose qui a été mentionnée dans la demande de propositions est la question des actifs d'Air Canada. Je crois qu'il était dit qu'Air Canada devait recevoir une compensation équivalente à la valeur du raccordement.

**Le sénateur LeBreton:** Si ma mémoire est bonne, on mentionnait aussi 1997.

**M. Fiore:** Mais les principes que nous... sont fondés sur les principes directeurs.

**Le sénateur LeBreton:** Donc, vous savez, d'après le témoignage de M. Broadbent, que le fait que les documents n'aient pas été mentionnés expressément et qu'ils n'aient pas été placés dans la documentation demeure apparemment un mystère. Je voulais simplement connaître votre point de vue à ce sujet.

**M. Fiore:** Je ne peux vraiment pas... Je suppose que Transports Canada a pris une décision. Nous avons fourni les renseignements sur ce qui, à notre avis, devait être protégé dans la demande de propositions.

**M. Durrett:** De plus, et je ne crois pas me tromper là-dessus, nous n'avons évidemment pas participé à l'élaboration de la demande de propositions. Nous n'aurions pas laissé passer cela, je suis convaincu que nous aurions dit quelque chose si nous avions vu la demande.

**M. Fiore:** En outre, nous n'avons même pas participé à l'évaluation. Nous n'avons absolument rien eu à dire. Tout s'est fait en totale indépendance. Tout le monde a été mis sur le même pied.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, j'ai lu le témoignage devant la Chambre des communes. C'était très clair là aussi.

C'est tout, monsieur le président.

**Le président:** Messieurs, il convient ici de faire le point. Vous savez quelle est la raison d'être de notre comité parlementaire. Nous ne nous intéressons pas tant au passé qu'à l'avenir et, pour ce qui est du passé, nous ne devons faire qu'un examen de la politique gouvernementale de privatisation des aéroports et tout

[Text]

development airport. We have no grief for Mr. Matthews or Mr. Bronfman. We really don't. We're just trying to find out what it was that caused the government to cancel this particular deal.

Now, you mentioned three — and we're not trying to turn the clock back.

So we have a Toronto general — whatever they call it, the Greater Toronto Airport Authority now, in the process of being formed. I guess it is now incorporated. It hasn't got a chief executive officer yet. The airport hasn't been turned over to it, even though they have managed to borrow some money.

But you mentioned three or four years to get something off the ground, if I understood your answers to Senator LeBreton.

Glen Shortliffe told us that, you know, at best, it's 2003, 2004. That's the figures we're getting. What do you expect to get in three or four years if you're —

**Mr. Durrett:** Let me go back and say that, when we did the master plan studies, we put together a procurement, a design schedule and a construction schedule, without constraints, as I mentioned earlier. I was talking about a fast-track design and construction job which means you probably negotiate construction contracts; you let them as design is coming — is being done, literally; and you compress the entire schedule itself, in order to produce the construction in the shortest period of time.

I have been involved with terminal design and construction for almost 30 years, and I am convinced that, for instance, if Air Canada had the authority to let these contracts and administer the construction, we could deliver that facility complete — not started, completed — in three years.

**The Chairman:** You would be a landlord.

**Mr. Durrett:** No, sir. We would just serve as the expediter to do the construction. We would not own it. We would still lease it. And there's plenty of precedents for this.

When I was with Delta Airlines in Atlanta, when we built the new mid-field terminal in Atlanta in the early '80s, we, Delta Airlines, on behalf of the city of Atlanta, constructed the international arrivals terminal building. And we acted on behalf of the city to do that. And the reason was exactly the situation we face now. It was the most expeditious way to have the international terminal facility ready at the same time the rest of the city of Atlanta's terminal facility was ready to open.

We've had experience even with the Port Authority of New York and New Jersey where we, an airline, on behalf of the Port Authority, actually did the design and the administration of construction.

**The Chairman:** Well, you have no faith in the ability of this Toronto authority —

[Traduction]

particulièrement de l'aéroport Pearson. Nous n'avons aucun grief à formuler contre M. Matthews ou contre M. Bronfman. Nous n'avons absolument rien contre eux. Nous nous efforçons uniquement de découvrir ce qui a amené le gouvernement à annuler un accord précis.

Vous avez mentionné trois... et nous n'essayons pas de revenir en arrière.

Donc, on est maintenant en train de mettre sur pied une administration aéroportuaire pour le Grand Toronto. Je suppose que cet organisme a déjà été constitué en personne morale. Il n'a cependant pas encore de président directeur général. L'aéroport ne lui a pas encore été confié, même si l'organisme a réussi à emprunter des fonds.

Si j'ai bien compris vos réponses au sénateur LeBreton, vous dites qu'il faudra de trois à quatre ans avant que quelque chose soit sur pied.

Vous savez que Glen Shortliffe nous a dit que ce serait, dans le meilleur des cas, en 2003 ou en 2004. Ce sont les dates qu'on nous donne. Que pensez-vous accomplir en trois ou quatre ans si vous...

**M. Durrett:** Je l'ai dit tout à l'heure, lorsque nous avons réalisé les études en vue de l'élaboration d'un plan directeur, nous avons produit un calendrier d'acquisitions, de conception et de construction sans contraintes. Je parlais d'un processus de conception et de construction accéléré, ce qui veut dire que les contrats de construction sont probablement négociés et attribués au fur et à mesure que les devis sont prêts, ce qui permet de comprimer le plus possible la durée de la construction.

Je participe à des projets de conception et de construction d'aéroports depuis près de 30 ans et je suis convaincu que, si Air Canada avait le pouvoir d'attribuer les contrats et de gérer les travaux, nous pourrions livrer des installations complètes (pas seulement commencées, mais terminées) en trois ans.

**Le président:** Vous seriez propriétaires.

**M. Durrett:** Non, monsieur. Nous ne ferions qu'accélérer la construction. Nous ne serions pas les propriétaires. Nous continuerions d'être locataires. D'ailleurs, il existe de nombreux précédents.

Lorsque je travaillais pour *Delta Airlines*, à Atlanta, nous avons construit une aérogare dans le champ d'atterrissage à Atlanta au début des années 1980. Nous, *Delta Airlines*, avons construit pour le compte de la ville d'Atlanta l'aérogare des arrivées internationales. Nous avons fait cela parce que nous étions exactement dans la situation où nous sommes ici aujourd'hui. C'était le moyen le plus expéditif d'avoir une aérogare des arrivées internationales prête en même temps que le reste des installations aéroportuaires de la ville.

Nous avons aussi conçu des installations et en avons géré la construction pour le compte de la *Port Authority of New York and New Jersey*.

**Le président:** Est-ce à dire que vous ne croyez pas que l'administration aéroportuaire de Toronto...

[Texte]

**Mr. Durrett:** Yes, sir, I —

**The Chairman:** — to do that within the time period that you think is crucial?

**Mr. Durrett:** Our problem is that I am not sure — or there are no guarantees that the airport authority will have concluded negotiations with Transport Canada to transfer the airport before we could deliver the facilities.

**The Chairman:** Supplementary from Senator Gigantès.

**Senator Gigantès:** You are saying that what the Toronto airport needs to have, you could deliver in about three years?

**Mr. Durrett:** Yes, sir.

**Senator Gigantès:** Everything?

**Mr. Durrett:** When I say everything, I am not talking about a full up final development of Pearson, forever and ever, amen. I am talking —

**Senator Gigantès:** There is no such thing.

**Mr. Durrett:** That is true, too. I am talking about an initial development that would expand and modernize Terminal 2, would provide additional gates at the infield for expansion that could also include Terminal 1. It would not negate the possibility of Terminal 3 being expanded to perhaps take care of Terminal 1.

**The Chairman:** Replace Terminal 1?

**Mr. Durrett:** The master plan that I had just talked about earlier has the flexibility to take care of the tenants in Terminal 1, if that is the answer that Transport Canada and the airport authority feels is the best solution for the airport.

**Senator Gigantès:** How does this compare with the Pearson Development Corporation proposal?

**Mr. Durrett:** The PDC proposal confined itself geographically strictly to Terminal 1 and Terminal 2. The plan I am talking about expands beyond that and goes between those 15/33 runways that we were talking about a little bit earlier. It broadens the opportunities, and because you are able to construct at the infield area, you are not building around an existing, ongoing operation. That is another way to compress the amount of time it takes to provide the facilities.

**Senator Gigantès:** Square foot per square foot of facilities, how would your plan compare to the point of view of the public with the Pearson Development Corporation?

**Mr. Robinson:** I think our process or would be somewhat larger than the PDC.

**Mr. Durrett:** The total gross square footage for the Air Canada — the scheme I have been talking to you about would be more than the square footage of the PDC master plan.

**Senator Gigantès:** Dollars per square foot?

**Mr. Durrett:** I would have to have all of our estimates that we had done earlier. I do not have those with me.

[Translation]

**M. Durrett:** Oui, monsieur, je...

**Le président:** ...serait capable de faire le travail à l'intérieur du délai que vous jugez crucial?

**M. Durrett:** Ce qui nous inquiète, c'est que je ne pense pas... ou nous n'avons aucune garantie que l'administration aéroportuaire aura conclu les négociations avec Transports Canada en vue de la cession de l'aéroport avant la date où nous pourrions livrer les installations.

**Le président:** Le sénateur Gigantès pour une question complémentaire.

**Le sénateur Gigantès:** Affirmez-vous que vous pouvez livrer en environ trois ans ce dont l'aéroport de Toronto a besoin?

**M. Durrett:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Gigantès:** Tout?

**M. Durrett:** Lorsque je dis «tout», je ne parle pas d'un plan de réaménagement définitif et immuable de Pearson. Je parle...

**Le sénateur Gigantès:** Cela serait impossible.

**M. Durrett:** C'est vrai aussi. Je parle d'un projet d'agrandissement et de modernisation initial de l'aérogare 2 ajoutant des portes d'embarquement dans le champ d'atterrissage et pouvant aussi inclure l'aérogare 1. Ce projet n'exclut pas la possibilité d'agrandir l'aérogare 3 et même de régler le problème de l'aérogare 1.

**Le président:** Remplacer l'aérogare 1?

**M. Durrett:** Le plan directeur dont j'ai parlé offre toute la souplesse voulue pour s'occuper des locataires de l'aérogare 1 si c'est la solution que Transports Canada et l'administration aéroportuaire voient pour l'aéroport.

**Le sénateur Gigantès:** Comment cela se compare-t-il à la proposition de la *Pearson Development Corporation*?

**M. Durrett:** La proposition de *Pearson Development Corporation* se limitait aux aérogares 1 et 2. Le plan dont je parle va plus loin et prévoit l'occupation de l'espace entre les pistes 15 et 33 dont nous parlions tout à l'heure. Cela élargit les possibilités car, en construisant entre les pistes, on n'a pas à faire de travaux autour d'installations existantes et en activité. C'est un autre moyen de comprimer le délai de livraison des nouvelles installations.

**Le sénateur Gigantès:** En termes de superficie des installations réservées aux voyageurs, comment votre plan se compare-t-il à celui de *Pearson Development Corporation*?

**M. Robinson:** Je crois que nous offrons un peu plus de superficie que *Pearson Development Corporation*.

**M. Durrett:** Le plan d'Air Canada offre une surface cumulée de plancher supérieure à celle du plan directeur de *Pearson Development Corporation*.

**Le sénateur Gigantès:** Et en termes de dollars au pied carré?

**M. Durrett:** Il faudrait que je dispose de toutes les estimations que nous avons faites. Je ne les ai pas avec moi.



[Text]

**Senator Gigantès:** Because this sounds like an alternative to the Pearson Development Corporation.

**Mr. Durrett:** It is, yes, sir.

**Senator Gigantès:** I wonder why this alternative was not looked at. Did not you make such a proposal? Didn't you talk to anyone about it?

**Senator Jessiman:** How do you finance it?

**Senator Gigantès:** Excuse me, that is their problem.

**Mr. Robinson:** When PDC did their plan, they did not have the capability of touching the infield. The infield was not part of the PDC proposal that they worked out with Transport Canada. That was exclusive T1 and T2 within the confines of that area. We now have — with the cooperation of Transport Canada, we now have the opportunity to develop an infield terminal. PDC did not have that ability.

And because we have that ability we can fast track it because we are developing on virgin land like Terminal 3. When Terminal 3 was constructed, that is exactly right, we were not working around T1 and T2. Otherwise Mr. Shortliffe is correct. If you are going to work around all those existing facilities, T1 and T2, the other constraints, then yes, it is possible that seven or eight years down the road is a reality, and we cannot wait for that time frame. That is the key then, senator, the infield is part of it today — that was not part of the PDC plan.

**Senator Gigantès:** Why is it part of it today and not —

**Mr. Robinson:** You would have to ask Transport Canada that question. It was not part of the infield.

**Senator LeBreton:** I just want to clarify. The point of my question was to say, if the plans had gone ahead as you stated in your statement, 1993 would have been the ideal time with the slow downs to have done this work. All this to say, this is a lot of time lost. Now Air Canada has a critical problem and now, of course, naturally they are now seeking other solutions. The point of my question was, what are we going to do now that all of this other collapsed? That was the only point of my question.

**Mr. Robinson:** We have to spend this additional \$35 million today. Our backs are against the wall. It is not nice to have to put our passengers for the next two years through construction working around an operation, but we have no choice. That is the position we find ourselves in.

**Senator LeBreton:** You wouldn't be in this position if this had gone through?

**Mr. Robinson:** The work we are doing now would have been pretty well all completed.

[Traduction]

**Le sénateur Gigantès:** Votre plan m'apparaît être une solution de remplacement au projet de *Pearson Development Corporation*.

**M. Durrett:** C'en est une, monsieur.

**Le sénateur Gigantès:** Je me demande pourquoi votre solution n'a pas été prise en considération. Avez-vous présenté une proposition? En avez-vous parlé à quelqu'un?

**Le sénateur Jessiman:** Comment financeriez-vous votre projet?

**Le sénateur Gigantès:** Je vous demande pardon, mais c'est leur problème.

**M. Robinson:** Lorsque *Pearson Development Corporation* a élaboré son projet, elle ne pouvait pas toucher à l'espace entre les pistes. Cet espace n'était pas inclus dans la proposition que *Pearson Development Corporation* a élaborée en collaboration avec Transports Canada. Elle se limitait exclusivement aux aéroports 1 et 2. Avec l'appui de Transports Canada, nous pouvons maintenant aménager un aéroport sur le champ d'atterrissage. *Pearson Development Corporation* ne le pouvait pas.

Et puisque nous avons cette capacité, nous pouvons procéder à le faire rapidement, parce que nous travaillons sur les terres vierges tout comme dans le cas de l'aéroport 3. Lorsque l'on a construit l'aéroport 3... c'est exact... nous ne travaillions pas autour des aéroports 1 et 2. Autrement, M. Shortliffe a raison. Si on devait tenir compte de toutes ces installations, c'est-à-dire les aéroports 1 et 2 et les autres contraintes, donc oui, il est possible que cela pourrait prendre sept ou huit ans et nous ne pouvons pas attendre si longtemps. C'est ça la clé, sénateur. L'espace entre les pistes est inclus dans la proposition actuelle, mais n'était pas inclus dans la proposition élaborée par la *Pearson Development Corporation*.

**Le sénateur Gigantès:** Pourquoi cet espace est-il disponible aujourd'hui, mais ne l'était pas...

**M. Robinson:** Il faudrait poser la question à Transports Canada.

**Le sénateur LeBreton:** Je voudrais un éclaircissement. Si les plans avait été suivis, comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration, 1993 aurait été l'époque idéale pour faire les travaux étant donné le ralentissement de la circulation aérienne. Cela pour dire que beaucoup de temps a été perdu. Air Canada est maintenant confrontée à un problème grave et, bien sûr, la société recherche de nouvelles solutions. Ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce que nous allons faire maintenant que l'autre projet a été écarté? C'est tout ce que je veux savoir.

**M. Robinson:** Nous devons dépenser ces 35 millions de dollars de plus maintenant. Nous sommes acculés au mur. Ce n'est pas idéal de devoir exposer nos passagers à deux ans de travaux dans les aires qu'ils utilisent, mais nous n'avons pas le choix. Nous devons le faire.

**Le sénateur LeBreton:** Vous ne seriez pas dans une telle situation si le projet avait été mis en oeuvre.

**M. Robinson:** Les travaux que nous faisons en ce moment seraient presque entièrement terminés.

[Texte]

**The Chairman:** I suspect you are in the wrong forum.

**Senator Lynch-Staunton:** I would like to ask questions on the Nixon report, although after what we heard this morning, it has been so discredited it will be embarrassing to refer to it from now on. However, it is still before us as an official document and that is the reason we are here, and I suppose we have to keep an open mind until Mr. Nixon makes his own presentation.

**Senator Gigantès:** I would love to watch you keep an open mind.

**Senator Lynch-Staunton:** Did any of you appear before Nixon?

**Mr. Fiore:** I was invited to meet with him and I met with him for an hour.

**Senator Lynch-Staunton:** Was that the extent of Air Canada's participation in his investigation?

**Mr. Fiore:** That is correct.

**Senator Lynch-Staunton:** Can you entertain us on exactly what his concerns were and what concerns you shared with him?

**Mr. Fiore:** Well, the concerns I shared with him are just exactly what we have been talking about. We needed — there were two projects involved, one was the terminal redevelopment and the other was the air-side redevelopment, that is the north/south runway was in dire need for the airlines. I tried to impress upon him somehow we have to find a solution to get these projects going, we cannot wait. I tried to impress upon him that we, Air Canada, we are the meat between the two slices of bread. We had to get this thing, because we were the ones being in a non-competitive position when you compare Terminal 3 and Terminal 2 because our passengers at that time were going to be subjected, which they are today in transborder is the problem and international.

So, I expressed that and I gave them some ideas but he asked me questions. I cannot remember exactly the questions, but basically, you know it was just mostly questions that he asked me.

**Senator Lynch-Staunton:** But you say you only spent one hour. Air Canada, the major tenant, major user, major contributor to the airport in Toronto was only allowed one hour to make a presentation in front of a committee, in front of an examiner, investigator who was called on to make a recommendation to the Government of Canada? I mean, I am just asking you to confirm. I am not asking you to comment. It was his call to give you an hour or give you a week. I am just asking, no one else from Air Canada except you went?

**Mr. Fiore:** To the best of my knowledge, no. I am the only one that went.

**Senator Lynch-Staunton:** Did anyone accompany you and who was there on his side? Did he have experts?

**Mr. Fiore:** He had his advisor.

[Translation]

**Le président:** Je crois que vous n'êtes pas sur la bonne tribune.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je voudrais poser des questions sur le rapport Nixon, mais après ce que nous avons entendu ce matin, il est tellement discrédité qu'il sera dorénavant embarrassant de s'y reporter. Toutefois, c'est encore pour nous un document officiel et c'est la raison pour laquelle nous sommes ici. J'imagine que nous devons continuer de faire preuve d'ouverture d'esprit jusqu'à ce que M. Nixon vienne témoigner.

**Le sénateur Gigantès:** J'adorerais vous voir continuer de faire preuve d'ouverture d'esprit.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Est-ce que l'un de vous s'est présenté devant M. Nixon?

**M. Fiore:** J'ai été invité à le rencontrer et notre entretien a duré une heure.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Est-ce là toute la participation d'Air Canada à son enquête?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pouvez-vous nous dire exactement quelles étaient ses préoccupations et sur quels sujets vous vous êtes entretenu avec lui?

**M. Fiore:** Eh bien, nous avons parlé exactement de ce dont nous parlons ici. Nous avions besoin... Il y avait deux projets: le premier était le réaménagement de l'aérogare et l'autre avait trait à la piste nord-sud dont les sociétés aériennes avaient grand besoin. J'ai tenté de lui faire comprendre qu'il fallait trouver une solution pour que les projets aillent de l'avant, que nous ne pouvions pas attendre. J'ai essayé de lui faire comprendre que nous, Air Canada, étions dans une position très délicate. Il nous fallait faire débloquer les deux projets parce que nous étions dans une situation non concurrentielle face aux aéroports 3 et 2 puisque qu'il y aurait des problèmes pour les passagers de nos vols transfrontaliers et internationaux, comme c'est le cas aujourd'hui.

C'est donc ce que j'ai fait valoir en émettant quelques idées, mais il m'a posé des questions. Je ne peux pas me souvenir exactement quelles questions, mais, foncièrement, vous savez qu'il m'a surtout posé des questions.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais vous dites que vous n'avez passé qu'une heure avec lui. Air Canada, qui est le principal locataire, le plus grand utilisateur et le principal collaborateur de l'aéroport de Toronto n'a eu qu'une heure pour comparaître devant un comité, un examinateur, un enquêteur qui avait été nommé pour faire une recommandation au gouvernement du Canada? Je vous demande simplement de confirmer cela. Je ne vous demande pas de commenter. C'était à lui de décider s'il vous accorderait une heure ou une semaine. Je vous le demande, êtes-vous le seul représentant d'Air Canada à avoir été entendu?

**M. Fiore:** À ma connaissance, je suis le seul.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Quelqu'un vous accompagnait-il et qui était avec lui? Avait-il des experts à ses côtés?

**M. Fiore:** Il avait son conseiller.

[Text]

**Senator LeBreton:** Brad Wilson?

**Mr. Fiore:** That is it, Brad.

**Senator Lynch-Staunton:** Did you impress on him the impact on Air Canada of the cancellation of the Pearson airport agreements?

**Mr. Fiore:** Yes, I did.

**Senator Lynch-Staunton:** You shared your concern with him?

**Mr. Fiore:** I did.

**Senator Lynch-Staunton:** Can you tell us what his reaction was, if he had any?

**Mr. Fiore:** He just listened and his assistant was making notes.

**Senator Lynch-Staunton:** Casual, informal?

**Mr. Fiore:** It was very casual and informal. He sat on the couch and I sat on the other opposite and it was sort of informal, I would say.

**Senator Lynch-Staunton:** I do not want to read too much into what you are saying, but I find it extraordinary that after —

**Senator Gigantès:** Supplementary, Mr. Chairman.

**Senator Lynch-Staunton:** Let me finish my main presentation. Just calm yourself, Senator Gigantès. After hearing of the importance of Air Canada to Pearson, that 40 per cent of Air Canada's flights begin, terminate and connect at Pearson, 220 flights a day. You account for 10 million passengers a year. Now half the passengers in and out of Pearson are accounted for by Air Canada, is that right?

**Mr. Fiore:** That is right.

**Senator Lynch-Staunton:** That's all is about 20 million. Air Canada accounts for half of those passengers?

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Lynch-Staunton:** And Mr. Nixon was asked to make a report on a controversial agreement, and allowed the carrier, which was responsible for half the passenger traffic, one hour in a casual conversation in his office?

The only other regularly scheduled airline which was invited to appear before him according to the list is Delta Airlines. Canadian Airlines is not here, KLM and the international airlines are not here. We will have to ask him an explanation for the reason it was so casual regarding Air Canada.

Did you make any written submissions to him following that?

**Mr. Fiore:** No, it was all just verbal. I had some handwritten notes in my files.

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Brad Wilson?

**M. Fiore:** C'est exact, Brad.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Lui avez-vous bien fait comprendre les répercussions sur Air Canada de l'annulation des accords sur l'aéroport Pearson?

**M. Fiore:** Oui, je l'ai fait.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous lui avez fait part de vos inquiétudes?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pouvez-vous nous dire quelle a été sa réaction, s'il en a eu une?

**M. Fiore:** Il n'a fait qu'écouter et son adjoint a pris des notes.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Dans une atmosphère décontractée, informelle?

**M. Fiore:** C'était très décontracté et informel. Il était assis sur un sofa, j'étais assis sur un autre sofa, en face de lui, et je dirais que c'était très détendu.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne voudrais pas trop interpréter ce que vous dites, mais je trouve extraordinaire qu'après...

**Le sénateur Gigantès:** J'ai une question complémentaire à poser, monsieur le président.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Laissez-moi terminer mon exposé principal. Calmez-vous, sénateur Gigantès. On nous a dit à quel point Air Canada était important pour Pearson puisque 40 p. 100 de ses vols partent de là, y arrivent ou y transitent, soit 220 vols par jour. Vous représentez 10 millions de passagers par année. La moitié des passagers qui atterrissent à Pearson ou qui en partent sont des passagers d'Air Canada, n'est-ce pas?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Au total, il y a environ 20 millions de passagers. Air Canada compte pour la moitié de ces passagers, n'est-ce pas?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et on a demandé à M. Nixon de produire un rapport sur un accord controversé et il n'a accordé qu'un entretien informel d'une heure dans son bureau au transporteur responsable de la moitié de la fréquentation de l'aéroport?

La seule autre société aérienne ayant des vols réguliers à Pearson qui a été invitée à comparaître devant lui, selon la liste, c'est *Delta Airlines*. Canadien ne figure pas sur la liste, ni KLM, ni les autres sociétés internationales. Il faudra lui demander d'expliquer pourquoi il a été si désinvolte envers Air Canada.

Après cet entretien, lui avez-vous présenté un mémoire ou un autre document écrit?

**M. Fiore:** Non. Tout s'est fait verbalement. J'avais quelques notes écrites dans mes papiers.



[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** He did not ask you for any figures or any —

**Mr. Fiore:** I really don't recall.

**Senator Lynch-Staunton:** It was so casual and informal it was like a —

**Mr. Fiore:** I think he was trying to find out, you know, what I did and what the agreement was, I suspect. You would have to ask him.

**Senator Lynch-Staunton:** We will. We will. But we need a background to ask him more intelligently.

**Senator Gigantès:** May I ask a supplementary on this issue now? Have you ever had productive negotiations with anybody or constructive negotiations or discussions with anybody that were casual and informal or are they always adversarial and terribly tense and very nervous?

Can one do business in an informal manner, a casual manner in other words?

**Mr. Fiore:** I guess it depends on what you are negotiating. I do not know.

**Senator Gigantès:** Because there he is. He is smiling. Your president is smiling. He is being casual and informal and yet he is being very serious about it. Must one always have the attitude of Senator Lynch-Staunton that looks on the verge of a heart attack when he was discussing an issue?

**Senator Lynch-Staunton:** Neither the chairman or the vice-chairman is here so I will ask. We are talking here about a major commitment from the Government of Canada with private developers to spend up \$700 million, create thousands of jobs and deliver some very important improvements to a major airport in North America. And to be told that the person called on to advise a government of whether that project should go through or not invited and spent only one hour with a major contributor to traffic at the airport and to be told, you know, that there was a very casual, informal conversation, I find that appalling. I find that disdainful of the whole process and confirms what we heard this morning and have been told before that the whole Nixon report is a sham and will rank with the Liberal Red Book as being two of the greatest frauds of this decade.

**Senator Gigantès:** If you could talk without being indignant, maybe you would be able to achieve things in one hour. Whereas you are always in a posture of indignation about everything, and naturally it is not conducive to getting any agreement on anything.

**The Chairman:** All right, gentlemen. Just a second. Please address your questions to the witnesses, would you please?

**Senator Jessiman:** I have not even started. I have not even had to speak. I have my hand up.

**The Chairman:** I was not sure.

**Senator Jessiman:** I thought you were the chairman.

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous a-t-il demandé des chiffres ou...

**M. Fiore:** Je ne me souviens vraiment pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'était si décontracté et informel que c'était comme...

**M. Fiore:** Je pense qu'il essayait de découvrir, vous savez, ce que j'avais fait et en quoi consistait l'accord. Il vous faudra lui demander.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous n'y manquerons pas. Mais il nous faut connaître le contexte pour lui poser des questions intelligentes.

**Le sénateur Gigantès:** Puis-je poser une question complémentaire sur ce sujet? Avez-vous déjà eu des négociations ou des discussions constructives et productives qui se sont déroulées dans une atmosphère décontractée et informelle ou faut-il toujours un climat d'affrontement et de grande tension?

En d'autres mots, peut-on faire des affaires en ayant une attitude informelle, décontractée?

**M. Fiore:** J'imagine que cela dépend de ce que vous négociez. Je l'ignore.

**Le sénateur Gigantès:** Voyez, il sourit, votre président sourit. Il est décontracté, mais pourtant, il prend le sujet très au sérieux. Faut-il toujours adopter l'attitude du sénateur Lynch-Staunton, qui a toujours l'air au bord de la crise cardiaque lorsqu'il discute d'un sujet?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ni le président ni le vice-président ne sont ici, aussi je poserai une question. Nous parlons d'un important engagement pris par le gouvernement du Canada envers des promoteurs privés prêts à dépenser jusqu'à 700 millions de dollars pour créer des milliers d'emplois et apporter de très grandes améliorations à un aéroport majeur de l'Amérique du Nord. Je trouve sidérant d'apprendre que la personne mandatée pour conseiller le gouvernement sur la poursuite ou l'annulation d'un tel projet n'ait eu qu'une conversation très décontractée et très informelle d'une heure avec le représentant d'une des principales sociétés aériennes de cet aéroport. Je trouve que cela dénote un mépris total pour tout le processus et confirme ce que nous avons entendu ce matin et ce qu'on nous avait déjà dit au sujet du rapport Nixon, à savoir que c'est une imposture qui entrera avec le Livre rouge des libéraux parmi les plus grandes fusteries de la décennie.

**Le sénateur Gigantès:** Si vous pouviez parler sans faire preuve de tant d'indignation, peut-être pourriez-vous obtenir des résultats en une heure. En adoptant toujours une attitude indignée comme vous le faites sur tout, il est normal que vous n'obteniez pas de résultats.

**Le président:** Très bien, très bien, messieurs. Un instant s'il vous plaît. Je vous prie de poser vos questions aux témoins.

**Le sénateur Jessiman:** Je n'ai même pas encore commencé. Je n'ai pas encore ouvert la bouche. J'ai levé la main.

**Le président:** Je n'en étais pas certain.

**Le sénateur Jessiman:** Je croyais que vous étiez le président.

[Text]

**The Chairman:** I thought I was too.

**Senator Jessiman:** Thank you, sir. I have just a very few questions. We have heard a lot of evidence about these guiding principles. It is not just as clear as I am sure you would like to say it is, and you have said that you got a binding contract. We had evidence before us that indicates to me there might be some grey area here. But I sit back and say so what? Let's assume you don't have it. Let's assume that for the moment.

Doesn't Transport Canada and this facility need you just as much as you need them? Even if you did not have this document over their head, where are they going to go? Is United going to move in here? Does Canadian want to move from Terminal 3? It doesn't make sense.

Because you are so dominant, I do not think — they made a great deal of this in the negotiations. I sat back and thought about it and I ask you, assume you didn't have it, what are they going to do? You have to be reasonable and they have to be reasonable and that is where you have to end up, isn't that right?

**Mr. Durrett:** In a perfect world, that is correct. But in the day-to-day operation and function of an airport, whether it is a major airline or not, good business practice dictates that, especially in a major hub, there is certain rights and privileges that are not only imported but they are almost vital, and that is how you utilize gates, what your rights are to those gates.

**Senator Jessiman:** I understand. I happen to be a lawyer. I have read the documents, and certainly if I were acting on your behalf I would certainly argue that you have a deal. On the other hand, if I were working on the other side for the landlord, be it the LAA or Transport Canada, I would give you some facts that would say, hey wait a minute. That is the only thing. That is something I wanted to put on the record and have you reply to.

You said you have a new plan and it is going to cost approximately a little more than \$700 million plus, is that what we are talking about?

**Mr. Durrett:** We are talking about just from a pure construction and design standpoint in the neighbourhood of \$530 million. To that you would have to add all the financing charges, various other permits and other costs that, by the time the facility was delivered, it would be in the same range of the \$700 million program that has been referred to earlier.

**Senator Jessiman:** If we have an LAA, and if they ever do get together and it seems that is the way the government wants to go — I made it known yesterday that I think the way to go is to give it to the private sector, let them put up their money, take their chances and run the thing. If you have an LAA, they are not putting up any equity. What they are going to do, if you give them a lease and they can get leases from everyone else, they have something that they can take to the bank, but they have not got something they can take to the bank probably that will get them \$700 million, but if they did have a passenger facility

[Traduction]

**Le président:** Je croyais l'être moi aussi.

**Le sénateur Jessiman:** Merci, monsieur. Je n'ai que quelques questions. Nous avons entendu beaucoup parler des principes directeurs. Ce n'est pas tout à fait aussi clair que, j'en suis convaincu, vous voudriez le dire, et vous avez déclaré que vous aviez un contrat liant les parties. Nous avons entendu des témoignages qui me permettent de croire qu'il y a quelques zones d'ombre. Mais je laisse courir. Supposons que vous n'avez pas ce document. Supposons-le un instant.

Transports Canada et l'aéroport n'ont-ils pas besoin de vous autant que vous d'eux? Même si vous ne les teniez pas par ce document, où iraient-ils? Est-ce que United déménagera à Toronto? Est-ce que Canadien veut quitter l'aérogare 3? Cela n'a aucun sens.

Vous êtes dans une telle position de force, je ne crois pas... ils ont donné une grande importance à cela dans les négociations. J'ai réfléchi à la situation et je vous demande ceci: que feraient-ils si vous n'aviez pas ce document? Vous devez être raisonnables et eux aussi. Tout est là, n'est-ce pas?

**M. Durrett:** Dans un monde parfait, c'est juste. Mais dans le fonctionnement quotidien d'un aéroport, qu'il s'agisse d'une grande société aérienne ou pas, les bonnes pratiques commerciales font que, surtout lorsque l'aéroport est une plaque tournante majeure, il y a nécessairement des droits et des privilèges qui ne sont pas seulement importants, mais presque vitaux, et je parle de l'utilisation des portes d'embarquement et des droits d'utilisation de ces portes.

**Le sénateur Jessiman:** Je comprends. Je suis avocat. J'ai lu les documents et il ne fait aucun doute que si j'agissais en votre nom, je soutiendrais sûrement que vous avez bel et bien un accord. Par contre, si je travaillais pour l'autre partie, pour le propriétaire, que ce soit l'administration aéroportuaire ou Transports Canada, je pourrais certainement produire quelques données allant à l'encontre de votre position. C'est tout. Je voulais vous présenter mon point de vue en vous demandant de commenter.

Vous avez dit que vous aviez un nouveau plan qui coûtera peut-être un peu plus de 700 millions de dollars. Est-ce bien ce dont nous parlons?

**M. Durrett:** Strictement pour la conception et la construction, nous parlons d'environ 530 millions de dollars. À cela, il faut ajouter les frais financiers, les coûts de différents permis et d'autres frais et, au moment de la livraison des installations, on arriverait à un total d'environ 700 millions de dollars, comme dans le cas du projet dont nous avons déjà parlé.

**Le sénateur Jessiman:** S'il y a un jour une administration aéroportuaire locale, et il semble que ce soit la voie choisie par le gouvernement... Quant à moi, j'ai clairement dit hier qu'il fallait confier l'aéroport à l'entreprise privée, laisser le secteur privé investir son argent, courir ses risques et gérer les installations. Une administration aéroportuaire locale n'injecte pas d'argent frais. Si une administration locale obtient un bail, elle peut sous-louer à d'autres, faire de l'argent qu'elle peut mettre à la banque, mais elle n'aura probablement rien qu'elle pourra amener à la banque pour en obtenir 700 millions de dollars. Cependant, si elle impose

[Texte]

charge, which is the case in Vancouver, they probably could even get more money.

My question to you — and I don't know the answer and it really does not matter, it matters to me as a passenger that travels a lot Toronto and through — what is your feeling if the passenger facility charge was brought in? One, would you oppose it? And two, even if it would not be your choice, what would be a reasonable charge for such a charge? We were told \$25 to \$35 per person by Mr. Hession. What would the charge be to get this kind of money?

**Mr. Durrett:** First of all, from our standpoint, we would prefer that a PFC not be the vehicle that finances a major airport improvement program in its own right. There may be a time and place for a PFC. In our opinion, it ought to be closely defined as to what that PFC is providing, and certainly ought to have a very specified limit of time that it is in place.

Since you were asking as a traveller, can I respond as perhaps an airline person? A \$25 PFC charge is not going to keep Toronto or any other Canadian airport competitive in the world today.

**Senator Jessiman:** Also there is some difficulty with Terminal 3 because they could not charge the same — they wouldn't be able to charge the same fee over there, so I might change from Air Canada to Canadian, so that would be an unhappy situation for you people.

So that probably the answer to the local airport authority is to do what Transport Canada did a number of years ago and ask the private sector to come in and bid on this thing all over again, or so you can fast track it, pick out the best developer they can find to do it and make a deal with them. Somebody has to find the money and get going.

**Mr. Durrett:** I absolutely second that. How do I answer that question, sir, other than yes, yes, yes.

**Senator Jessiman:** Thank you. I just have one other question and it is, sir, about your attendance to see Mr. Nixon. Do you remember, was it the first part of November or near the end of November? He was there the whole month of November of 1993.

**Mr. Fiore:** I think it was around mid-November. I think it was around the 10th or 15th. I am not sure now. I could really find out exactly. I probably still have it in my 1993 agenda.

**Senator Jessiman:** It may be important, so if you could just let the clerk know.

**Mr. Fiore:** I will be glad to find out.

**Senator Jessiman:** If you have any notes of what he asked and you what he said, those would be helpful.

**Mr. Fiore:** I think I had some handwritten notes of the things that I presented to him, the things that I discussed with him.

[Translation]

une taxe d'aéroport dont les recettes sont consacrées aux installations, comme c'est le cas à Vancouver, elle peut probablement obtenir encore plus.

Je vous pose cette question (et j'ignore la réponse, elle n'a probablement pas d'importance, sauf, pour moi, à titre de voyageur qui passe souvent par Toronto) que pensez-vous de l'introduction d'une taxe d'aéroport dont les recettes seraient consacrées aux installations? Premièrement, vous y opposeriez-vous? Deuxièmement, même si vous n'y étiez pas favorable, quel taux jugeriez-vous raisonnable? M. Hession a parlé de 25 \$ à 35 \$ par personne. Quel devrait être le taux de la taxe pour recueillir autant d'argent?

**M. Durrett:** Tout d'abord, nous préférierions franchement que l'on ne se serve pas d'une telle taxe pour financer un programme majeur de réaménagement de l'aéroport. Il peut y avoir un moment et un lieu pour imposer une telle taxe. À notre avis, il faut définir très rigoureusement ce que les recettes de la taxe doivent payer et il faut l'imposer pendant une période bien définie.

Puisque vous avez posé votre question en qualité de voyageur, puis-je y répondre en qualité de représentant de société aérienne? Une taxe de 25 \$ ne permettrait certainement pas à Toronto, ou à tout autre aéroport canadien, de demeurer concurrentiel dans le monde aujourd'hui.

**Le sénateur Jessiman:** Il y a aussi un problème en ce qui concerne l'aérogare 3, parce que la taxe d'aéroport y serait différente, ce qui fait qu'en tant que passager je pourrais choisir de voyager avec Canadien plus qu'avec Air Canada, créant ainsi une situation plutôt déplaisante pour vous.

Donc, j'imagine que la réponse de l'administration aéroportuaire locale serait de faire ce qu'a fait Transports Canada il y a un quelques années, c'est-à-dire demander au secteur privé de faire de nouvelles soumissions ou, pour aller plus vite, choisir le meilleur promoteur disponible et essayer de conclure une entente avec lui. Il faut que quelqu'un trouve l'argent et se mette au travail.

**M. Durrett:** Je suis absolument d'accord. Comment pourrais-je répondre autre chose que oui, oui, oui.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. J'ai une autre question à vous poser et elle porte sur votre entretien avec M. Nixon. Est-ce que vous vous rappelez si c'était dans la première partie de novembre ou vers la fin du mois? Il a été là tout le mois de novembre 1993.

**M. Fiore:** Je pense que c'était vers la mi-novembre, autour du 10 ou du 15. Je ne suis pas sûr maintenant. Cependant, je pourrais trouver, je l'ai probablement noté dans mon agenda de 1993.

**Le sénateur Jessiman:** Cela pourrait être important, donc si vous pouvez trouver la date exacte, faites-la connaître au greffier.

**M. Fiore:** Je serai heureux de le faire.

**Le sénateur Jessiman:** Si vous avez des notes sur ce qu'il vous a demandé et sur ce que vous avez dit, elles pourraient être utiles également.

**M. Fiore:** Je pense que j'ai des notes manuscrites sur les choses que je lui ai exposées, les choses dont j'ai discuté avec lui.



[Text]

**Senator Jessiman:** Certainly you didn't advise him to cancel the agreement?

**Mr. Fiore:** No.

**Senator Jessiman:** Tell him that the government itself, which didn't have any money and it still does not have any money, and this is the recommendation, for the government to proceed with the construction. Thanks very much.

**Senator Tkachuk:** Can I clarify that Mr. Fiore? Did Mr. Nixon invite you specifically and or did he invite Air Canada and you were sent as a representative of Air Canada?

**Mr. Fiore:** I think I was invited specifically. I think somebody else referred to him. I cannot remember. Somebody referred that I was the one that negotiated between PDC and maybe they should talk to me. I think that is how it happened. That is how I was called.

**Senator Tkachuk:** Was there a request made by Mr. Nixon to see the chairman of the board or the CEO of Air Canada?

**Mr. Fiore:** I don't know.

**Mr. Durrett:** No, but the senior management of Air Canada was well aware that Mr. Fiore was going to be talking. This was something he brought to senior management. Senior management agreed.

**Senator Tkachuk:** I am not reducing his role. I am just asking the question. Mr. Fiore would be an able representative I am sure. I wanted to ask the question.

**The Chairman:** Senator Lynch-Staunton?

**Senator Lynch-Staunton:** Your direct comments on the PFC's, which he told us he is against — but how is it working in Vancouver? I know initially the passengers were quite annoyed, but we were told by the manager of the Vancouver airport that now that they see the improvements going on in Vancouver, they see their money at work in other words and are willing to accept and are not objecting as much as they did for the \$5, \$10 or \$15 they have to pay. Does it really affect passenger traffic?

**Mr. Durrett:** I have gone through the Vancouver airport on several occasions, and Mr. Emerson is certainly in a lot better position to comment on how the public is reacting than I am, but a family of four taking a trip, that is a pretty big hit.

**Senator Lynch-Staunton:** I agree with that. But would that family of four go to Seattle to escape that? Do you have any supporting evidence to show that a PFC diverts traffic to where there is no PFC, not too much disruption in one's travel schedules?

**Mr. Durrett:** No, I do not think we have specific surveys or numbers that would prove or disprove that. I think again the answer wouldn't be whether or not you necessarily diverted

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Je suppose que vous ne lui avez pas conseillé d'annuler l'accord?

**M. Fiore:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Dites-lui que le gouvernement lui-même, qui n'avait pas d'argent et n'en a toujours pas, et c'est la recommandation, que le gouvernement procède à la construction. Merci beaucoup.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je obtenir une précision, M. Fiore? Est-ce que M. Nixon vous a invité personnellement ou est-ce qu'il a invité Air Canada qui vous a envoyé pour représenter la compagnie?

**M. Fiore:** Je pense que j'ai été invité personnellement. J'imagine que quelqu'un lui a dit de s'adresser à moi. Je ne me souviens pas. Quelqu'un a mentionné que j'étais la personne qui avait négocié avec la *Pearson Development Corporation* et qu'il devrait peut-être me parler. Je pense que c'est ainsi que cela s'est passé. C'est comme cela que l'on m'a appelé.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que M. Nixon a demandé à voir le président du Conseil d'administration ou le directeur général d'Air Canada?

**M. Fiore:** Je ne sais pas.

**M. Durrett:** Non, mais la haute direction d'Air Canada savait très bien que M. Fiore allait être interrogé. C'est quelque chose qui a été portée à l'attention de l'administration supérieure. Elle était d'accord.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne cherche pas à réduire son rôle, je pose simplement la question. M. Fiore aura été, j'en suis certain, un représentant capable. Je voulais poser la question.

**Le président:** Sénateur Lynch-Staunton?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vos derniers commentaires portaient sur la taxe d'aéroport, avec laquelle vous n'êtes pas d'accord, dites-nous comment elle fonctionne à Vancouver? Je sais qu'au début les passagers n'étaient pas très contents, mais l'administrateur de l'aéroport de Vancouver nous a dit que, maintenant qu'ils voient les améliorations et que leur argent est utilisé à bon escient, ils sont prêts à accepter de payer, comme ils l'ont fait, 5 \$, 10 \$ ou 15 \$. Est-ce que cela influe réellement sur le nombre de passagers?

**M. Durrett:** Je suis allé à l'aéroport de Vancouver à plusieurs occasions, mais M. Emerson est certainement dans une bien meilleure position pour faire des commentaires sur la façon dont le public réagit à cela. Je dois dire que, pour une famille de quatre, c'est un coût assez élevé.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je suis d'accord avec cela. Mais est-ce que cette famille de quatre irait à Seattle pour échapper à cette taxe? Est-ce qu'on a des preuves montrant qu'une taxe d'aéroport trop élevée détournerait du trafic vers des endroits où il n'y en a pas, si cela ne cause pas de complications indues pour le voyage?

**M. Durrett:** Non, je ne pense pas que nous ayons des enquêtes particulières sur ce point ou que nous ayons des chiffres qui prouvent ou qui infirment quoi que ce soit. Je pense que la

[Texte]

travel, but maybe whether or not a passenger decided to stay home or go. That would be a lot of speculation to try to make that decision.

But the cost of air travel, we are trying to keep it competitive, obviously, and additional charges of this nature do not help in that process.

**Senator Lynch-Staunton:** I accept that. Thank you.

**Senator Tkachuk:** Under Open Skies then, I may be able in the future from Saskatchewan take a plane, if I was going to New York, travel through Minneapolis rather than through Toronto?

**Mr. Durrett:** Entirely possible.

**Senator Tkachuk:** So I wouldn't have to go through Toronto so the fee might be a deterrent?

If I was getting a — if my family was going to New York and I was getting charged \$10 or \$20 or \$25 per person, why would I go through Toronto if there was a carrier travelling that direction going through Minneapolis?

**Mr. Durrett:** It is a speculative thing that we can all, as travellers, kind of weigh between ourselves.

**Senator Tkachuk:** If cost means nothing then —

**Mr. Durrett:** Based on everything that has been said here about construction cost and so forth, cost does mean a lot in all aspects of airport activities.

**Senator Tkachuk:** I just want to ask you a couple questions on the — after the cancellation of the PDC contract by the Government of Canada, is that when you got your new sort of plan, getting organized for the Toronto Pearson Airport? Is that when it started to happen or you already had it in the wings?

**Mr. Durrett:** No, we did not have it in the wings. This plan that we have been discussing here this afternoon has been put together in the last three to four months. The interim plan that we are talking about, we started working on that nine months ago, but we, Air Canada, did not launch into an Air Canada sponsored master plan of Toronto immediately upon cancellation of the contract.

**Senator Tkachuk:** What is holding all this up?

**Mr. Durrett:** Again, what is holding everything up primarily is the fact that we have an airport authority in the wings that is ready to take over the airport, but before they can do that, they have to conduct the negotiations with Transport Canada that will actually transfer the asset, and until that gets itself done, I think we are just in a period where it is difficult to make something happen.

**Senator Tkachuk:** I heard — you know we had some of the representatives from Toronto Airport Authority testify here. So you are basically saying that until they get their act in order and

[Translation]

réponse n'est pas de savoir si oui ou non cela détourne du trafic, mais peut-être si cela risque d'empêcher des gens de voyager. Un avis serait tout à fait spéculatif.

Cependant, nous essayons d'avoir des prix compétitifs et, de toute évidence, des taxes supplémentaires de ce genre n'aident pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je suis bien d'accord avec cela, merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Grâce à la politique d'ouverture des espaces aériens, je serais peut-être en mesure, à l'avenir, de prendre un avion de Saskatchewan à New York, en passant par Minneapolis plutôt que par Toronto?

**M. Durrett:** Tout à fait possible.

**Le sénateur Tkachuk:** Comme je serais en mesure d'éviter d'aller à Toronto, la taxe deviendrait un élément dissuasif, n'est-ce pas?

Si ma famille se rendait à New York et si je devais payer 10 \$, 20 \$ ou 25 \$ par personne, pourquoi est-ce que je passerais par Toronto si un transporteur était en mesure de m'amener à destination via Minneapolis?

**M. Durrett:** C'est une spéculation que nous pouvons tous faire, en tant que voyageur, la décision appartient à chacun.

**Le sénateur Tkachuk:** Si le coût ne signifie rien, alors...

**M. Durrett:** En se basant sur tout ce qui a été dit au sujet des coûts de construction et cetera, les coûts sont très importants pour tous les aspects des activités aéroportuaires.

**Le sénateur Tkachuk:** Je voudrais vous poser deux questions. Est-ce après l'annulation du contrat de *Pearson Development Corporation* par le gouvernement du Canada, que vous avez mis sur pied une espèce de nouveau plan et que vous avez commencé à vous organiser pour l'aéroport Pearson? Est-ce que c'est à ce moment-là que vous avez commencé ou aviez-vous déjà quelque chose en route?

**M. Durrett:** Non, nous n'avions rien en route. Ce plan dont nous avons parlé cet après-midi a été préparé au cours des trois ou quatre derniers mois. Le plan provisoire dont nous parlons, a été mis en chantier il y a environ neuf mois. Air Canada ne s'est pas lancée dans un plan général de développement de l'aéroport immédiatement après l'annulation du contrat.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'est-ce qui retarde tout cela?

**M. Durrett:** Ce qui retarde c'est principalement le fait que nous avons une administration aéroportuaire en instance, qui est prête à prendre le contrôle de l'aéroport, mais avant de procéder elle doit conduire des négociations avec Transports Canada lesquelles doivent conduire au transfert de propriété. Tant que cela ne sera pas fait nous resterons dans une situation où il est difficile d'entreprendre quoi que ce soit.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous savez que des représentants de cette administration aéroportuaire sont venus témoigner. Ce que vous nous dites, en essence, c'est que tant que l'AAL n'aura pas

[Text]

come to an agreement with Transport Canada, you can't do anything?

**Mr. Durrett:** There is a reluctance on the part of both would-be landlords to proceed with a major program while these discussions and negotiations are under way.

**Senator Tkachuk:** Now, in 1993 of course, from the testimony we heard, if they are not ready today, they obviously weren't ready in 1993?

**Mr. Robinson:** That is correct.

**Senator Tkachuk:** They weren't ready in 1994. They are still not ready in 1995, is that correct? Toronto Airport Authority?

**Mr. Durrett:** It hasn't taken place yet.

**Senator Tkachuk:** Hasn't taken place. Do you expect they may be ready in 1996?

**Mr. Durrett:** That would be pure speculation. I will say to you frankly I don't want to wait. As I said just a little bit earlier, Air Canada would like the legal, present landlord to proceed and negotiate a long term lease with Air Canada that would help provide the financing vehicle and to get this construction program started. And our preference would be to let us, Air Canada, design and let contracts on behalf of Transport Canada in order to fast track this program to make up for lost time.

**Senator Tkachuk:** There is no — outside of the airport authority, let's say you took the airport authority away from this, they weren't in the picture. You could develop the airport if Transport Canada gave the go ahead?

**Mr. Robinson:** Absolutely.

**Senator Tkachuk:** Could you have done it last year?

**Mr. Durrett:** Yes.

**Senator Tkachuk:** So we could have had — despite the cancellation, we could have had this stuff going on? We could have had the airport development?

**Mr. Robinson:** Yes, sir.

**Senator Tkachuk:** What happens if the Toronto Airport Authority doesn't get their act together in 1996, because they tell us — when they were here they told us, oh, sometime between January and June of 1996. What happens if they don't get it in 1996?

**Mr. Durrett:** Senator, I think what I have been trying to say here today is we need to start the program now. I don't want to speculate and say, well if they get it done by mid-1996, you know, the airport is going to make it and we will be able to proceed with a program in due course.

**Senator Tkachuk:** I am asking you a question, because they came here and told us that they didn't think they could get it

[Traduction]

conclu une entente avec Transports Canada, vous ne pourrez rien faire?

**M. Durrett:** Il y a une certaine hésitation de la part des deux locataires en puissance à procéder à un programme majeur pendant que ces discussions et ces négociations se poursuivent.

**Le sénateur Tkachuk:** Si l'AAL n'est pas prête aujourd'hui, de toute évidence, elle n'était pas prête en 1993?

**M. Robinson:** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Elle n'était pas prête en 1994. Nous sommes en 1995, et elle n'est toujours pas prête, est-ce exact? Je parle de l'administration aéroportuaire de Toronto?

**M. Durrett:** Il n'y a toujours rien.

**Le sénateur Tkachuk:** Il n'y a toujours rien. Est-ce que vous pensez qu'elle sera prête en 1996?

**M. Durrett:** Ce serait de la pure spéculation de ma part. Je vous dirais franchement que je ne veux plus attendre. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, Air Canada aimerait que le propriétaire actuel, le propriétaire légitime, aille de l'avant et négocie un bail à long terme avec Air Canada, ce qui nous aiderait à trouver le financement et à lancer ce programme de construction. Notre préférence serait que nous, Air Canada, ayons la responsabilité de la conception et de l'attribution des contrats au nom de Transports Canada, de sorte que le programme puisse aller de l'avant très vite et que l'on rattrape le temps perdu.

**Le sénateur Tkachuk:** Supposons que l'on fasse abstraction de l'administration aéroportuaire, seriez-vous en mesure de procéder au réaménagement de l'aéroport si Transports Canada vous en donnait l'autorisation?

**M. Robinson:** Absolument.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que vous auriez pu le faire l'an dernier?

**M. Durrett:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, en dépit de l'annulation, cela aurait pu se faire? Nous aurions pu avoir un réaménagement de l'aéroport?

**M. Robinson:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'arrivera-t-il si l'administration aéroportuaire ne commence pas ses activités en 1996, parce qu'on nous a dit, ici, qu'elle devrait commencer à fonctionner entre janvier et juin 1996? Qu'arrivera-t-il si elle n'est pas prête en 1996?

**M. Durrett:** Sénateur, je pense que ce que j'ai essayé de dire, aujourd'hui, c'est que nous devons commencer le programme de travaux maintenant. Je ne veux pas spéculer et dire: S'il ne commence qu'à la moitié de 1996, l'aéroport survivra et nous finirons bien par mettre un programme sur pied.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous pose la question, parce que des représentants de l'administration aéroportuaire ont comparu et ils



[Texte]

ready, at the earliest January of 1996 or June of 1996. What kind of position — which means nothing can happen until then.

**Mr. Robinson:** It only erodes our current position even further. It pushes us to four or five years.

**Senator Tkachuk:** It hurts Canada's largest domestic carrier?

**Mr. Durrett:** I am not trying to be overly persistent, but things can proceed in due course with the airport authority. As far as Air Canada is concerned, the landlord — we are willing to work with either landlord.

The point is, we don't want to wait another three years before the landlord is defined.

**Senator Tkachuk:** So what you are telling me is you could actually proceed and then transfer the assets to the Toronto Airport Authority?

**Mr. Durrett:** That is exactly what I said just a little bit earlier. But we can't proceed and finance a program without a long term lease.

**Senator Tkachuk:** Just like Terminal 1 and 2 could have been part of the Toronto Airport Authority? That is right too?

**Mr. Durrett:** Yes.

**Senator Tkachuk:** So there is no excuse really — I should not use that word. But I am going to go back to this. If the government continues to use the excuse that before development can continue the Toronto Airport Authority deal has to be structured with Transport Canada, from what you tell me, that is not very good for you or Toronto or Pearson or the country?

**Mr. Robinson:** Absolutely.

**Mr. Durrett:** I could not have said it better.

**Senator Tkachuk:** If we go to 1996 and at the end of 1996 they are still using that excuse, which is very possible because this has been going on since 1992, this is now I think 1995, what are you going to do then?

**Mr. Durrett:** Well, Chicago has moved ahead with major renovations and a new international terminal. Cincinnati has gone through millions of expansion to make that hub more productive. Other hubs in North America are moving forward.

The answer is that I think Toronto by default will have lost its opportunity to be a major North American hub headed toward the Pacific and across the Atlantic and transborder. That is not just an Air Canada loss. That is a Canadian loss and that is a Toronto loss.

**Senator Tkachuk:** Thank you, chairman. I am done.

**The Chairman:** Your only hope then is — I said before, you have the wrong forum. That is not our mandate. I agree with

[Translation]

nous ont dit qu'ils ne pensaient pas que les choses pourraient être prêtes avant janvier 1996 ou juin 1996, ce qui signifie que rien ne se produira jusque-là.

**M. Robinson:** Cela ne fait que contribuer à la détérioration de notre situation actuelle. Cela nous retarde de quatre ou cinq ans.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela fait du tort au plus grand transporteur du Canada?

**M. Durrett:** Je n'essaye pas d'insister indûment, mais les choses pourraient aller de l'avant en temps utile avec l'administration aéroportuaire. En ce qui concerne Air Canada, nous sommes prêts à travailler avec un propriétaire ou l'autre.

Ce que je veux dire, c'est que nous ne voulons pas attendre encore trois ans avant que l'on sache qui est propriétaire.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, ce que vous êtes en train de me dire c'est que vous pourriez aller de l'avant et ensuite transférer les biens à l'administration aéroportuaire?

**M. Durrett:** C'est exactement ce que j'ai dit un peu plus tôt. Cependant, nous ne pouvons pas aller de l'avant et financer un programme, sans bail à long terme.

**Le sénateur Tkachuk:** Tout comme les aérogares 1 et 2 auraient pu faire partie de l'administration aéroportuaire? C'est exact aussi, n'est-ce pas?

**M. Durrett:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Par conséquent, il n'y a pas d'excuse véritable... je ne devrais pas utiliser ce mot-là. Je vais y revenir. Si le gouvernement continue à utiliser l'excuse qu'avant que l'on puisse procéder au développement, l'entente avec l'administration aéroportuaire doit être structurée avec Transports Canada, d'après ce que vous me dites, ce n'est pas très bon pour vous, pour Toronto, pour Pearson ou pour le pays?

**M. Robinson:** Absolument.

**M. Durrett:** Je n'aurais pu mieux le dire.

**Le sénateur Tkachuk:** Si nous nous transportons en 1996 et qu'à la fin de 1996 le gouvernement utilise toujours cette excuse, ce qui est très possible étant donné que c'est ce qui se passe depuis 1992 et que nous sommes maintenant en 1995, qu'est-ce que vous allez faire?

**M. Durrett:** Et bien, Chicago a été de l'avant avec un grand projet de renovations et un nouvel aéroport international. Cincinnati a dépensé des millions pour s'agrandir et devenir une plaque tournante plus productive. D'autres plaques tournantes en Amérique du Nord se modernisent.

La réponse, c'est que je pense que Toronto, par défaut, perdra l'occasion de devenir une grande plaque tournante nord-américaine, capable de desservir le Pacifique, l'Atlantique et les États-Unis. Ce n'est pas simplement une perte pour Air Canada, c'est aussi une perte pour le Canada et pour Toronto.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci. Monsieur le président, j'ai terminé.

**Le président:** Comme je l'ai déjà dit, vous n'avez pas la bonne tribune. Ce n'est pas notre mandat. Je suis d'accord avec

[Text]

most of all of what you have said, but your only hope really is to try to make a deal with the general airport authority in Toronto.

**Mr. Durrett:** No, sir, I do not think we can wait to do that. Our landlord right now is Transport Canada. That is who our lease is with. That is who owns and controls and operates the airport. As difficult as it is — the airport authority, I do not blame them. They would like to be party to any long term agreement that is negotiated with the major tenant. I understand that. But the bottom line is that that is a luxury that the airport, in our opinion, cannot wait for.

We think or what I should like to propose is that our current landlord, Transport Canada, enter into a long term lease agreement with Air Canada that is assignable to the airport authority if and when the time comes and that comes about.

But in the meantime, with that long term lease, a financing package can be put in place, design and construction started, and the airport begin to catch up with the years that have been lost.

**The Chairman:** Have you ever met the man who is purported to be the number one on the list to head the Toronto LAA, the man from San Francisco?

**Mr. Durrett:** Yes, sir, I have met him, as have my colleagues here.

**The Chairman:** Did you find any sympathy with him with regard to your proposal, with regard to the Department of Transport Canada and the airport authority?

**Mr. Durrett:** I have absolutely no idea, senator. I have not talked to him directly. I have no idea what his reaction might be.

**The Chairman:** All right. Well, I guess I was just saying that I thought it was — I know you feel better and we feel worse, but you are getting it off your chest, you are talking to the wrong people.

**Mr. Durrett:** But you are right, sometimes you just need to say something to feel better. I appreciate the opportunity to feel a little bit better, and we are going to try very much to get this in the proper forum because we think it is very important, not just for Air Canada, but for all of the other parties that we have discussed here.

**The Chairman:** All right. Now then, we will hear from those who now wish to raise their hands. Senator Hervieux-Payette is first. Anyone else? The last question then will be Senator Lynch-Staunton. Okay. That is it then, please.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a small comment about the emergency of making a decision. I read or I heard from you and I read before that you know the Open Sky agreement was not anticipated that early, and the government came up with some Open Sky policy even at the speed that you were not expecting so we wish that they make also a very speedy decision on the future.

[Traduction]

l'essentiel de ce qui a été dit, mais votre seul espoir est réellement d'essayer de parvenir à une entente avec l'administration aéroportuaire de Toronto.

**M. Durrett:** Non, monsieur, je ne pense pas que nous puissions attendre cela. Notre propriétaire, actuellement, c'est Transports Canada. C'est avec lui que nous avons notre bail. C'est lui qui possède, contrôle et exploite l'aéroport. Je ne blâme pas l'administration aéroportuaire. Elle aimerait bien être partie à un accord à long terme négocié avec le principal locataire. Je comprends cela mais, en fin de compte, c'est un luxe que l'aéroport, à notre avis, ne peut pas se permettre d'attendre plus longtemps.

Ce que nous voudrions, c'est que notre propriétaire actuel, Transports Canada, conclut un bail à long terme avec Air Canada, qui soit transférable à l'administration aéroportuaire quand elle verra le jour, si jamais elle voit le jour.

Avec ce bail à long terme, nous pourrions trouver du financement, nous pourrions faire des plans et commencer la construction. L'aéroport pourrait commencer à rattraper les années perdues.

**Le président:** Avez-vous déjà rencontré la personne qui est censée être au sommet de la liste des candidats à la direction de l'administration aéroportuaire locale de Toronto, l'homme de San Francisco?

**M. Durrett:** Oui, monsieur, je l'ai rencontré, tout comme mes collègues ici.

**Le président:** Est-il sympathique à votre proposition, en ce qui concerne le ministère des Transports et l'administration aéroportuaire?

**M. Durrett:** Je n'en ai absolument aucune idée, sénateur. Je ne lui ai pas parlé directement et je ne sais pas ce que sa réaction pourrait être.

**Le président:** D'accord. Je me rends compte que vous vous sentez mieux et que nous nous sentons plus mal. Nous vous donnons l'occasion de vider votre sac mais, malheureusement, vous ne vous adressez pas aux bonnes personnes.

**M. Durrett:** Vous avez raison, parfois il suffit de dire ce que l'on a sur le coeur pour se sentir beaucoup mieux. Je suis heureux d'avoir eu l'occasion de me soulager. Nous allons certainement faire tout notre possible pour trouver la bonne tribune, parce que nous pensons que c'est très important, non seulement pour Air Canada, mais toutes les autres parties dont nous avons parlé ici.

**Le président:** D'accord. Maintenant, nous allons entendre ceux qui demandent à prendre la parole. Le sénateur Hervieux-Payette est la première. Quelqu'un d'autre? La dernière question sera celle du sénateur Lynch-Staunton, donc. C'est cela, allez-y.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Juste une petite observation au sujet de l'urgence de prendre une décision. J'ai lu, ou j'ai entendu de votre bouche, que l'accord sur l'ouverture des espaces aériens ne devait pas intervenir aussi rapidement et que le gouvernement a accepté cette politique à une vitesse à laquelle vous ne vous attendiez pas. J'espère que l'autre décision arrivera rapidement aussi.

[Texte]

But since our mandate is to look more at the past — I hate to bother you with the past, but this is the purpose of our meeting is to see how we arrive at the situation we are in.

I should like to go back to one letter from Mr. Jeannot, and I guess there are many people — and I will ask you who is and who is not — is Doug Port still with Air Canada?

**Mr. Durrett:** Yes, he is.

**Senator Hervieux-Payette:** And Mr. Jeannot?

**Mr. Durrett:** No, he is not.

**Senator Hervieux-Payette:** Not anymore connected. Mr. Desrochers?

**Mr. Durrett:** No, he is not.

**Senator Hervieux-Payette:** We see these names from Air Canada, Mr. Chairman, and it is important for us to know where they are, and that is why they are not here I guess today.

The letter is referred to in my note as item number H and it is 00484, I think. It will be distributed to you. It is July 3rd, but there is a written note underneath, June 29.

**Senator Jessiman:** What year, please?

**Senator Hervieux-Payette:** 1990.

This was during — the letter is addressed to the honourable Doug Lewis, the then Minister of Transport, and it says:

Further to our meeting on June 4th during which I recommended the Paxport Proposal for the redevelopment of Terminals I and II —

So I guess, Mr. Fiore, this is the agreed proposal between you and the unsolicited proposal from Paxport?

**Mr. Fiore:** That is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** It continues:

— I wish to highlight three critical issues from Air Canada's perspective.

First, and most importantly, I have great concern that Air Canada could be held to ransom should the redevelopment of Terminal II be offered for competitive bid and we would end up paying the price of the highest bidder. Such a situation would place Air Canada in an intolerable position and would also be eminently unfair inasmuch as we have no option outside of Terminal II. We are linked to the building and have been the major tenant since opening. This was not the case facing any carrier contemplating a move to Terminal III. The choice was always theirs to remain at Terminal I, or Terminal II. Carriers chose to move to Terminal III of their own free will.

There is no doubt that Transport Canada must and will receive a fair and reasonable settlement for Terminal II. That is not at issue. What is at stake, however, is the long term

[Translation]

Cependant, notre mandat est de regarder le passé. Cela me gêne un peu de revenir sur le passé, mais le but de notre réunion est de savoir comment nous en sommes arrivés à la situation où nous en sommes actuellement.

Je voudrais revenir à une lettre de M. Jeannot. Il y a beaucoup de noms, je vais donc vous demander qui est toujours avec Air Canada. Est-ce que Doug Port travaille toujours pour la société?

**M. Durrett:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et M. Jeannot?

**M. Durrett:** Non, il ne travaille plus à Air Canada.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il n'y est plus. Et M. Desrochers?

**M. Durrett:** Non, il n'est plus là.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous voyons ces noms associés à Air Canada, monsieur le président, et il est important que nous sachions où ils sont. J'imagine que c'est pour cela qu'ils ne sont pas ici aujourd'hui.

La lettre est identifiée dans ma note comme la pièce H, je pense que c'est le numéro 00484. Cela va vous être distribué. Elle est datée du 3 juillet, mais il y a une note manuscrite, au bas, disant 29 juin.

**Le sénateur Jessiman:** Quelle année, s'il vous plaît?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** 1990.

La lettre est adressée à l'honorable Doug Lewis, alors ministre des Transports, et elle dit:

Suite à notre réunion du 4 juin, pendant laquelle j'ai recommandé la proposition de Paxport pour le réaménagement des aérogares I et II...

Je suppose, M. Fiore, que c'est la proposition spontanée de Paxport que vous aviez acceptée?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Elle continue:

...je désire attirer votre attention sur trois questions critiques du point de vue d'Air Canada.

Tout d'abord, et c'est le plus important, je m'inquiète beaucoup qu'Air Canada puisse, en quelque sorte, être pris en otage si le réaménagement de l'aérogare II faisait l'objet d'un appel d'offres et si nous devions payer le prix du soumissionnaire le plus élevé. Une telle situation placerait Air Canada dans une position intolérable et serait également extrêmement injuste, étant donné que nous n'avons pas d'autre choix que de rester à l'aérogare numéro II. Nous sommes liés à ce bâtiment et nous en sommes le principal locataire depuis son ouverture. Ce n'est pas le cas des autres transporteurs qui peuvent déménager à l'aérogare III. Ils ont toujours eu le choix de rester à l'aérogare I ou à l'aérogare II. Les transporteurs décident de déménager à l'aérogare III de leur plein gré.

Il n'y pas de doute que Transports Canada doit recevoir un règlement juste et raisonnable pour l'aérogare II et c'est ce qu'il recevra. Ce n'est pas ce qui est en cause. Ce qui est en



[Text]

viability of the newly privatized company, seeking to operate on a level playing field at its major operational hub.

As we face increasing global challenges, our domestic cost base will have considerable impact on our ability to compete internationally, particularly if our competition has more advantageous conditions. It would be unconscionable for Air Canada to be the victim of an auction process which would seriously weaken its financial viability, would result in unnecessary costs being passed to the travelling public, and would be viewed with dismay by the thousands of Canadians who have bought Air Canada stock in the expectation that the company would be allowed to compete freely and fairly.

The letter is signed by Mr. Jeannot, who was at the time the president and chief executive officer.

So, to understand clearly this question, you wanted to sign with Paxport, but Air Canada was still concerned. Because I had the impression from your work, Mr. Fiore, that you were satisfied with the proposal of Paxport and now you raise your concern. Was it for the same —

**Mr. Fiore:** You are talking about the June 1st letter I mentioned to you?

**Senator Hervieux-Payette:** The July 3rd letter I am referring to, and it refers to a June meeting of Mr. Jeannot with Mr. Lewis. I suppose that you were, you know, working with Mr. Jeannot at the time?

**Mr. Fiore:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** And that you had recommended, I think you said in June —

**Mr. Fiore:** June 1st, 1990 we signed an agreement, and I guess that is what was presented to the minister.

**Senator Hervieux-Payette:** You say that you have some reservation about a request for proposal, that you wanted to go along with it. Do I interpret that this letter of your president at the time was meaning that you wanted to go along with the Paxport proposal, the unsolicited proposal? And if the government — probably you heard the rumour that there might have been a request for proposal. You didn't want to go that route because you felt that your company would be more or less auctioned to the highest bidder?

**Mr. Fiore:** First of all, we hadn't heard any rumours about an RFP. I guess at the time we were just pressed for time. We wanted to get our phase two of the redevelopment plans to go forward. And then, of course, as we all know later on in 1990, things started to change. The economic situation changed, I guess in 1991 especially. So I don't know what you are saying here as far as — I do not really understand your question.

[Traduction]

cause, c'est la viabilité à long terme de la nouvelle société privatisée, qui cherchera à fonctionner dans les mêmes conditions que ses concurrentes à son principal centre d'opération.

Vu l'augmentation de la concurrence internationale, ce que nous coûte notre base domestique a des conséquences considérables sur notre capacité de concurrencer les autres sociétés, en particulier si nos concurrents ont des conditions plus avantageuses. Il serait désastreux qu'Air Canada soit la victime d'un processus de mise aux enchères qui affaiblirait sérieusement sa viabilité financière, qui entraînerait des coûts injustifiés qui devraient se répercuter sur ce que paye le public, et qui seraient vu avec consternation par les milliers de Canadiens qui ont acheté des actions d'Air Canada dans l'espoir que la société serait autorisée à exercer une concurrence libre et juste.

Cette lettre est signée de M. Jeannot, qui, à l'époque, était président et directeur général d'Air Canada.

Donc, pour bien comprendre cette question, Air Canada voulait signer avec Paxport, mais avait toujours des réserves. J'avais l'impression, M. Fiore, que vous étiez satisfait de la proposition de Paxport et maintenant vous faites état de réserves. Était-ce pour la même raison...

**M. Fiore:** Vous parlez de la lettre du 1<sup>er</sup> juin que je vous ai mentionnée?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La lettre que j'ai citée est du 3 juillet et elle fait allusion à une réunion de juin entre M. Jeannot et M. Lewis. Je suppose que vous travailliez avec M. Jeannot à l'époque?

**M. Fiore:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et que vous aviez recommandé, je pense que vous disiez en juin...

**M. Fiore:** Le 1<sup>er</sup> juin 1990, nous avons signé une entente et je suppose que c'est celle-ci qui a été présentée au ministre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous dites que vous avez certaines réserves au sujet d'une demande de propositions. Est-ce que je dois interpréter que cette lettre de votre président de l'époque signifiait que vous acceptiez la proposition de Paxport, cette proposition spontanée? Vous aviez probablement entendu la rumeur voulant que le gouvernement fasse une demande de propositions, et vous ne vouliez pas de cela, parce que vous craigniez que, en quelque sorte, votre compagnie soit plus ou moins vendue au soumissionnaire le plus élevé?

**M. Fiore:** Tout d'abord, nous n'avions entendu aucune rumeur au sujet d'une demande de propositions. Je suppose qu'à l'époque nous étions pressés. Nous voulions que notre phase II des plans de réaménagement aille de l'avant mais, comme nous le savons tous, en 1990 les choses commencèrent à changer. La situation économique a commencé à évoluer, en 1991 en particulier. Donc, je ne sais pas ce que vous dites ici en ce qui... je ne comprends pas vraiment votre question.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** My question is what was your worry? Since you had an agreement with Paxport and then your president goes to the government. I mean, you were worrying that the government would not endorse the agreement you had with Paxport? I am reading that and your president was voicing his concern. It is not written. That is why I am asking. Why was he writing this letter if you were satisfied with your own negotiation with Paxport?

**Senator Jessiman:** They don't own the property.

**Senator Hervieux-Payette:** Can I have the answer from Mr. Fiore?

**Mr. Fiore:** I don't really know the answer. I don't know what this — I can't speculate.

**Senator Hervieux-Payette:** It is not speculation. It is a real letter written by your real president at the time voicing his concern.

**Mr. Fiore:** You are reading between the lines. I can't speculate on that.

**Senator Hervieux-Payette:** I am not reading. I am asking you. I am asking you, what does it mean? Does it mean — why were you concerned? Why was your president concerned that you would be held to ransom? For me these are strong words that your company would be held to ransom. By whom?

**Mr. Fiore:** Well, at that time we always wanted to make sure that we have the best deal from a cost point of view, and the deal that we had negotiated with Paxport at that time was the best one for us. That is what I can recall.

So we didn't want — you know there had been other unsolicited proposals that were submitted also to the government. See, this is — I believe there were three proposals submitted to the government. Not only to us but they were all submitted to the government. ADC submitted it, that was the owner of Terminal 3, and Canadian Airports Limited. So I guess we were saying this is the proposal we are supporting in that context, at that time in 1990.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. That is what I want to clarify, because the way I read it is that at one point you say, there is no doubt that Transport Canada must and will receive a fair and reasonable settlement, so that means you are in good faith. And the previous paragraph, you don't want to be held to ransom. There seems to be a threat in the first paragraph, and in the second one you say well, you know that we will be treated fairly, so I just say why was your president at the time writing that letter? Was there any facts that you know that would have contributed to this letter?

**Mr. Fiore:** I cannot recall.

**Senator Hervieux-Payette:** Except other proposals. And your president, as you say, was writing to say that we agree with that one but we are afraid of the other proposal?

**Mr. Fiore:** I guess that is correct.

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ma question est: qu'est-ce qui vous inquiétait? Vous aviez une entente avec Paxport, mais votre président rencontre le gouvernement. Craigniez-vous que le gouvernement n'accepte pas l'entente que vous aviez avec Paxport? Est-ce que c'est la crainte que votre président exprime? Ce n'est pas écrit. C'est cela que je demande. Pourquoi a-t-il envoyé cette lettre si vous étiez satisfait de vos négociations avec Paxport?

**Le sénateur Jessiman:** La société n'est pas propriétaire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pourrais-je avoir la réponse de M. Fiore?

**M. Fiore:** Je ne connais vraiment pas la réponse. Je ne sais pas ce que... Je ne peux pas spéculer.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce n'est pas de la spéculation. C'est une vraie lettre qui a été écrite par votre vrai président de l'époque qui exprimait certaines craintes.

**M. Fiore:** Vous lisez entre les lignes. Je ne peux pas spéculer là-dessus.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne lis pas, je vous demande. Je vous demande ce que cela signifie? Pourquoi étiez-vous inquiet? Pourquoi votre président craignait-il que vous soyez pris en otage? C'est une expression très forte que de dire qu'une société est prise en otage. Et par qui?

**M. Fiore:** À cette époque, nous voulions toujours nous assurer que nous avions la meilleure affaire possible du point de vue financier, et l'entente que nous avions négociée avec Paxport, à l'époque, était la meilleure pour nous. C'est ce dont je me souviens.

Donc nous ne voulions pas... Vous savez que le gouvernement a reçu d'autres propositions spontanées, trois je pense. Elles n'ont pas été faites à nous seulement, mais aussi au gouvernement. ADC en a présenté une, c'était le propriétaire de l'aérogare III, et *Canadian Airports Limited*. Donc je suppose que nous disions que c'était la proposition que nous appuyions dans ce contexte, en 1990.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. C'est ce que je voulais clarifier, parce que je le lis à un endroit qu'il n'y a pas de doute que Transports Canada doit recevoir un règlement juste et raisonnable et qu'il le recevra, ce qui veut dire que vous êtes de bonne foi, alors que dans le paragraphe précédent, je lis que vous craignez d'être pris en otage. Dans le premier paragraphe, il semble y avoir une menace, alors que dans le deuxième tout va bien, vous serez traité avec justice. Je me demande pourquoi votre président de l'époque envoyait cette lettre? Savez-vous s'il y avait des choses qui auraient expliqué cette lettre?

**M. Fiore:** Je ne m'en souviens pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Sauf d'autres propositions. Et votre président écrivait pour dire qu'il était d'accord avec celle qui avait été négociée, mais qu'il avait peur de l'autre?

**M. Fiore:** Je suppose que c'est exact.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** Did you have the other proposal?

**Mr. Fiore:** Yes. These people came to see us and gave us their proposals, and we evaluated them all. They submitted this to Transport Canada, I believe.

**Senator Hervieux-Payette:** I am trying to clarify what was the situation then?

**Mr. Fiore:** I think that was the context of that letter. It was saying, listen Mr. Minister, this is what we support. We are the biggest tenant, so this is what we can afford.

**Senator Hervieux-Payette:** I will continue with and skip a few months and days because I mean, one of the things that seems to have made problems in finalizing at the last stage when Paxport was awarded, after the RFP, Paxport was declared the best overall proposal and then brought to the negotiating table and then proceeded to become Mergeco with Claridge and created the new entity. It seemed that the major roadblock to finalize the signature of the contract was the guiding principle. So you came back as being one of the problems to finalize what was proposed by Paxport. I mean, they had proposed a certain level of rent, and, of course, this was something that seemed to be at the time maybe too high.

Since there was some reduction in some of the documentation — or no, some of the hearings before the Transport Committee, it was said by Mr. Morrison, there was a 15 per cent reduction so that you would finally agree.

So what I want to come at is that after May, June 1993 compared to what you had negotiated with Paxport in 1990, the terms and conditions of the guiding principle were almost the same in your first proposal that you agreed to?

**Mr. Fiore:** They were consistent, that is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** They were consistent. But was there any cost attached to that? I have read the conditions that Transport Canada had with you. I have not read the one that you had with Paxport, but can we attach a cost to that?

**Mr. Fiore:** They had presented a business plan to us at the time. They came up with a cost which we were ready to accept at that point and time.

**Senator Hervieux-Payette:** Was there a big difference between the cost you had agreed with Paxport, first, their unsolicited proposal, and the costs that were included when they replied to the RFP and they were selected as being the best overall proposal?

**Mr. Fiore:** I suspect there was.

**Senator Hervieux-Payette:** So why would you not agree and be more or less the deal breaker or deal maker, because it seems from what we heard from Mr. Broadbent, who was the chief negotiator for the government, that he discovered all of a sudden that the government had almost — I mean civil servant, I don't know who — hidden from Paxport, and the new Mergeco, the guiding principles, and it was the same people.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Aviez-vous l'autre proposition?

**M. Fiore:** Oui. Ces gens sont venus nous voir et nous ont donné leurs propositions et nous les avons évaluées. Ils les ont présentées également à Transports Canada, je suppose.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'essaie de me faire une idée de ce qu'était la situation à l'époque?

**M. Fiore:** Je pense que c'était le contexte de cette lettre. Elle disait, voyez-vous monsieur le ministre, c'est ce que nous appuyons. Nous sommes le plus grand locataire et c'est ce que nous pouvons nous permettre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais sauter quelques mois et quelques jours... Paxport reçoit le contrat, après la demande de propositions, car elle a présenté la meilleure. Elle est donc amenée à la table de négociations, et elle devient Mergeco en s'associant avec Claridge, créant ainsi la nouvelle entité. Il semblerait que le principal obstacle à la finalisation des offres de Paxport, à la signature du contrat, étaient les principes directeurs. Je veux dire par là que Paxport avait proposé un certain niveau de loyer, un niveau que, à l'époque, vous jugiez trop élevé.

Étant donné qu'il y a eu une réduction de loyer, du moins d'après la documentation... non, c'est M. Morrison qui nous a dit, au comité des transports, qu'il y avait eu une réduction de 15 p. 100. De ce fait, vous acceptez.

Donc, là où je veux en venir c'est qu'après mai ou juin 1993, par comparaison avec ce que vous aviez négocié avec Paxport en 1990, est-ce que les conditions touchant le principe directeur approchaient de celles de la première proposition que aviez acceptée?

**M. Fiore:** Elles étaient conformes, oui, c'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Elles étaient conformes. Mais y avait-il un coût à cela? J'ai lu les conditions de votre bail avec Transports Canada. Je n'ai pas lu celles que vous aviez conclues avec Paxport, mais est-ce qu'on peut y attacher un coût?

**M. Fiore:** À l'époque, Paxport nous avait présenté un plan d'affaires. Elle proposait un prix que nous étions prêts à accepter, à cette époque-là.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Y avait-il une grande différence entre le prix que vous aviez négocié avec Paxport, en premier lieu, suite à leur proposition spontanée, et le prix qui figurait dans sa proposition acceptée comme étant la meilleure, suite à la demande de propositions?

**M. Fiore:** Je suppose que oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans ce cas-là, comment se fait-il que vous n'ayez pas accepté, voir pouviez faire ou défaire l'entente, car il semble, d'après ce que nous a dit M. Broadbent, qui était le négociateur en chef du gouvernement, qu'il ait découvert tout d'un coup que le gouvernement (je veux dire un fonctionnaire, je ne sais pas qui) avait presque caché à Paxport, et à la nouvelle Mergeco, les principes directeurs.



[Texte]

I mean, we were dealing with maybe a larger group, but I am trying to reconcile the fact that you had an agreement with Paxport and there was no agreement. I mean there was difficulty to come to an agreement at the end of the day when Mr. Rowat took over from Mr. Broadbent.

**Mr. Fiore:** Our agreement with Paxport of June of 1990 was no longer valid. It was terminated as soon as the government did not accept — it was subject to government approval and our board of director approval. So that was terminated as it was never accepted. As soon as they said we are going off on the RFP, we sent them a letter saying, okay, that agreement is cancelled. We will now wait for the developers to come and talk to us during the request for proposal time.

**Senator LeBreton:** This is when you went into the so-called "arms length"?

**Mr. Fiore:** That's right.

**Senator LeBreton:** You didn't know who eventually you would be dealing with?

**Mr. Fiore:** Exactly. We did not participate in the RFP. Nor did we participate in the evaluation. We did provide our requirements though to Transport Canada. It is in your book here. That is the one I just referred to you before. It has all the terms and conditions that are consistent with the guiding principles.

**Senator Hervieux-Payette:** What I am asking you, can we put a figure on the guiding principle of the first proposal compared to the last one?

**Mr. Fiore:** We finally agreed with PDC now, not Paxport, PDC.

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Fiore:** There was a difference in cost. We were talking — see, if I remember correctly, when they approached us with this, when Paxport was selected, our rent was going to go up immediately. We had a lease still in place until May 1997 and that was something like — I think that represented — and I am only going by memory — that represented an increase rent of \$147 million if we accepted on day one the way it was written.

**Senator Hervieux-Payette:** This is not the deal you negotiated with Paxport first in 1990? Would you agree to raise your rental fee by \$140 million? Probably not?

**Mr. Fiore:** That is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** That is what I want to know. I want to know why you had an agreement with Paxport and then we hear at the end of the day, 1993, that one of the difficulties was that your rent — of course you had a lease until 1997 that had to be respected or renegotiated, and of course you had to consent to that renegotiation.

[Translation]

Ce que je veux dire, c'est que le groupe était peut-être plus grand, mais au départ vous aviez une entente avec Paxport et ensuite il n'y en avait plus. Il semble que l'on n'arrivait pas à parvenir à une entente finale lorsque M. Rowat a remplacé M. Broadbent.

**M. Fiore:** Notre entente avec Paxport de juin 1990 n'était plus valable. Elle avait été dénoncée dès que le gouvernement avait refusé de l'accepter, car elle était sujette à l'approbation du gouvernement et de notre conseil d'administration. Par conséquent, cette entente n'a jamais été officiellement acceptée. Dès qu'on nous a dit qu'on lançait une demande de propositions, nous avons écrit à Paxport pour dire que l'entente était annulée, que nous allions maintenant attendre que les promoteurs viennent nous voir dans le cadre de leur réponse à la demande de propositions.

**Le sénateur LeBreton:** C'est alors que vous avez commencé, plus ou moins, à agir de façon indépendante?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur LeBreton:** Vous ne saviez pas avec qui vous finiriez par conclure?

**M. Fiore:** Exactement. Nous n'avons pas participé à la demande de propositions et nous n'avons pas non plus participé à l'évaluation des propositions. Nous avons fourni nos desiderata à Transports Canada. C'est dans le document que vous avez, celui que je vous ai mentionné auparavant. Vous y trouverez toutes les conditions conformes aux principes directeurs.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pouvons-nous chiffrer la différence entre le respect du principe directeur dans la première proposition et dans la dernière?

**M. Fiore:** Nous avons finalement accepté avec *Pearson Development Corporation*, pas Paxport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Fiore:** Il y avait une différence de prix. Nous parlions... voyons, si je me souviens bien, lorsque nous avons été approchés avec cette proposition, lorsque Paxport a été choisie, notre loyer devait monter immédiatement. Nous avions un bail valable jusqu'en mai 1997 et c'était quelque chose comme... je pense que cela représentait... et je parle simplement de mémoire... cela représentait une augmentation de loyer de 147 millions de dollars si nous acceptions dès le premier jour l'offre présentée.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce n'est pas l'entente que vous aviez négocié avec Paxport en premier, en 1990? Auriez-vous accepté de voir votre loyer monter de 140 millions de dollars? Probablement pas?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est cela que je voulais savoir. Vous aviez une entente avec Paxport et, finalement, en 1993, on constate qu'une des difficultés c'est votre loyer... alors que vous aviez un bail jusqu'à 1997, qui devait donc être respecté ou renégocié, ce qui ne pouvait pas se faire sans votre accord.

[Text]

But what I am saying is that since we were told that the people were not aware of the terms and conditions of your lease, plus your guiding principle and this was one of the big surprises of the negotiation team, I am asking how could they not know if they had negotiated with you before and came to an agreement?

**Mr. Fiore:** I guess you would have to ask them. I can't answer that. I don't know.

**Senator Hervieux-Payette:** Were they similar? Because you opposed them, so you are aware of them. You didn't want the government to go ahead with the new formula which would represent a big increase, and of course, since you had to consent they had to sit down with you and renegotiate to make sure you agreed to a new lease. But you had already agreed on certain terms and conditions in your previous discussions and negotiations with Paxport?

**Mr. Fiore:** It was a different — I mean I cannot recall that 1990 — to be honest with you I cannot recall the numbers in the 1990 deal with Paxport. It only included, to the best of my knowledge, phase two of Air Canada which was at that time about \$250 million. Whereas the Paxport proposal to the government — in fairness to Paxport too, because they were asked to respond to an RFP which included Terminal 1, the government was really concerned that they had to fix Terminal 1. They combined the whole thing. That became \$700 and some odd million dollars.

**Senator Gigantès:** With an immediate increase in your rents?

**Senator Jessiman:** Two years later.

**Mr. Fiore:** The deal that we negotiated — I don't know what you are talking about now.

**Senator Gigantès:** At some point you said immediate increase in rent and you didn't want that.

**Senator LeBreton:** No, that was a proposal.

**Mr. Fiore:** That is before. That is what I said in my opening. We could not support that increase at that point and time.

**Senator Gigantès:** Was that the time when you talked of being held to ransom?

**Mr. Fiore:** No, never said that. We are talking about 1993 now, not 1990.

**Senator Lynch-Staunton:** Don't consider the facts.

**Senator Gigantès:** Why would you think that somebody in your firm was saying he was concerned to be held to ransom other than the general attitude that if the people of Paxport were involved, they would be worried about being held to ransom by those people?

**The Chairman:** Senator Hervieux-Payette, could you wind up please?

[Traduction]

On nous a dit que les gens ne connaissaient pas les conditions de votre bail, n'était pas au courant de votre principe directeur et que ce fut toute une surprise pour l'équipe de négociations. Comment est-il possible que ces gens n'aient pas été au courant, puisqu'ils avaient négocié avec vous auparavant et vous étiez parvenus à une entente?

**M. Fiore:** Je suppose que vous devriez leur demander. Je ne peux pas répondre à cela. Je ne sais pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Est-ce que les deux ententes étaient similaires? Puisque vous vous êtes opposés à la dernière, je suppose que vous connaissiez les deux. Vous ne vouliez pas que le gouvernement aille de l'avant avec la nouvelle entente, parce qu'elle aurait représenté une augmentation importante de loyer. Bien entendu, vu qu'il fallait que vous consentiez, il fallait bien s'asseoir avec vous et négocier un nouveau bail. Lors de vos précédentes négociations avec Paxport, vous aviez déjà accepté certaines conditions?

**M. Fiore:** C'était différent. Pour être franc avec vous, je ne me souviens pas des chiffres de l'entente de 1990 avec Paxport. Elle gouvernait, autant que je me souviens, la phase deux du plan d'Air Canada qui se chiffrait à l'époque à quelque 250 millions de dollars, tandis que la proposition de Paxport au gouvernement... En toute honnêteté à l'égard de Paxport, la demande de propositions incluait aussi l'aérogare 1, que le gouvernement voulait vraiment réaménager, ce qui fait qu'il avait amalgamé les deux choses. C'est ainsi que l'on arrivait à un projet de 700 et quelques millions de dollars.

**Le sénateur Gigantès:** Et une augmentation immédiate de votre loyer?

**Le sénateur Jessiman:** Deux ans plus tard.

**M. Fiore:** L'entente que nous avons renégoциée... Je ne sais pas de quoi vous voulez parler maintenant.

**Le sénateur Gigantès:** À un moment vous avez parlé d'une augmentation immédiate du loyer que vous ne vouliez pas accepter.

**Le sénateur LeBreton:** Non, c'était une proposition.

**M. Fiore:** C'est avant. C'est ce que j'ai dit dans ma déclaration préliminaire. Nous ne pouvions pas accepter une augmentation à ce stade-là.

**Le sénateur Gigantès:** C'était le moment où vous parliez d'être pris en otage?

**M. Fiore:** Non, jamais dit cela. Nous parlons de 1993 maintenant, pas de 1990.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ne considérez pas les faits.

**Le sénateur Gigantès:** Pourquoi pensez-vous que quelqu'un, dans votre société, aurait dit qu'il craignait d'être pris en otage, si ce n'est à cause de l'attitude générale des gens de Paxport, il craignait d'être pris en otage par eux?

**Le président:** Sénateur Hervieux-Payette, pourriez-vous en terminer, s'il vous plaît?

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** Unless my watch has stopped, I think I have not taken the time of the other side. Since I am the one who volunteered to prepare for questioning, I hope I have more than three minutes. Just because we go all around, I don't want to repeat the question.

Mr. Fiore, were you part of the negotiating team to finalize the transaction — the agreement in 1993? Were you there for both negotiations, the 1990 and 1993? Were you at the table of negotiation?

**Mr. Fiore:** Yes, that is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** When they came back after the RFP process was on and the terms and everything had been laid on the table and Mergco had to go and see you and visit you and negotiate an agreement because there were some items there that were placed, as I guess, options for rentals because in fact they had to have your permission to charge you these rentals because you already had signed a lease. The lease was in place, so if they wanted to change that you had to agree to that?

**Mr. Fiore:** That is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Would you say that the requirement that you submitted in preparation of the RFP were all met with the first bid or the second? I mean because finally we end up with a negotiated deal. We had both Paxport and Claridge together. I mean they were so much things that were merged together, not just the financial question was merged, but also some of the legal arrangements were merged, so would you say that all your needs were taken care of in terms of the new deal that was why they arrived at the table to renegotiate your lease and come into a long term agreement with you? I mean, what was on the table? What did you ask them to come up with? Did you have only problems with the financial question?

**Mr. Fiore:** I believe that — from a facilities point of view, is that what you are asking?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Fiore:** Yes, they were meeting our requirements for the time. We finalized the deal. We even put in there that they didn't want them to start the next stage until we reached a certain threshold of passengers. We all came to an agreement. We had an agreement with PDC. We all sort of gave and take, I guess. I believe Bill Rowat used to say put a little bit of water in your wine. We all did and we reached an agreement for the three parties.

**Senator Hervieux-Payette:** Who gave away in that renegotiation? Was it Paxport or the government in terms of revenue?

**Mr. Fiore:** You would have to ask them that. I don't know.

**Senator Hervieux-Payette:** You were at the negotiating table, but you don't recall who was giving away some of the —

**Mr. Fiore:** We all did. Can I say something? We had \$125 million of investment in the terminal at that point. Part of

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** À moins que ma montre ne soit arrêtée, je ne pense pas avoir pris le temps de l'autre côté. Vu que j'ai été volontaire à la préparation pour les questions, j'espère que j'ai plus de trois minutes. Comme nous prenons la parole à tour de rôle, je ne veux pas répéter la question.

M. Fiore, faisiez-vous partie de l'équipe de négociations pour finaliser la transaction, l'accord de 1993? Avez-vous participé aux deux négociations, celle de 1990 et celle de 1993? Étiez-vous à la table de négociations?

**M. Fiore:** Oui, j'y étais.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Après la demande de propositions, après que toutes les conditions aient été exposées, Mergco a dû revenir vous voir pour négocier une entente, parce qu'il y avait certains points en option en ce qui concerne le loyer qui exigeaient votre permission vu que vous aviez un bail signé. Ce bail était en place, donc pour y apporter des changements il fallait votre accord, n'est-ce pas?

**M. Fiore:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Diriez-vous que les exigences que vous avez présentées, en préparation de la demande de propositions, ont toutes été respectées lors de la deuxième entente comme lors de la première? Je veux dire par là qu'un accord est finalement conclu. Paxport et Claridge fusionnent, et pas seulement sur le plan financier, également sur le plan juridique. Diriez-vous que l'on avait répondu à toutes vos exigences dans le nouvel accord auquel on était parvenu à la table de négociations, puisque votre bail y figurait et qu'un accord à long terme était conclu avec vous? Ce que je voudrais savoir, c'est ce qui était sur la table? Qu'est-ce que vous demandiez? Est-ce que vous aviez des problèmes avec la question financière?

**M. Fiore:** Je pense que... Est-ce que vous voulez savoir notre position sur la question des installations?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Fiore:** Oui, on répondait à nos exigences du moment. Nous avons conclu l'entente. Nous avons même inscrit là-dedans que nous ne voulions pas que l'étape suivante commence avant que l'on ait atteint un certain seuil de passagers. Nous nous sommes entendus. Nous avions une entente avec *Pearson Development Corporation*. Il y a eu des concessions de part et d'autre, je suppose. Je pense que Bill Rowat avait l'habitude de dire mettez un peu d'eau dans votre vin. Nous en avons tous mis et nous sommes parvenus à un accord entre les trois parties.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui a reculé dans ces négociations? Est-ce que c'était Paxport ou le gouvernement au chapitre des recettes?

**M. Fiore:** Il faudrait que vous leur demandiez. Je ne sais pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous étiez à la table de négociations mais vous ne vous souvenez pas qui a fait des concessions...

**M. Fiore:** Nous en avons tous fait. Puis-je dire quelque chose? À ce stade, nous avions 125 millions d'investissements dans



[Text]

our deal we transferred a dollar for a dollar. That was our give. So we all came up to an agreement that satisfied us at that time.

**Senator Hervieux-Payette:** Did you have any document that you could supply to us? What were more or less your minimum conditions that would have to be respected during that negotiation?

**Mr. Fiore:** In fact, I believe you have them in — you have a copy of the actual agreement. But what I did is, based on the guiding principle, I came up with some guiding principles to negotiate a long term lease with PDC and presented that to them. I believe there is a copy in there, isn't there? PDC has that and I believe they sent it and it is all in these binders. So all those are spelled out. Those conditions are clearly — and I believe we met them all. I met on the conditions that we needed more or less, except that I had to give \$125 million for a dollar. Transfer all our assets for a dollar. That is in the agreement.

**Senator Hervieux-Payette:** But you received finally a 15 per cent reduction in fees?

**Mr. Fiore:** That's not correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Could you explain?

**Mr. Fiore:** Could I explain to you?

**Senator Hervieux-Payette:** That is your role.

**Mr. Fiore:** First of all, Paxport's proposal was based on a ground rent to the government in year one of about \$29 million. That is the base rent. Then they had also a percentage part of the rent. That kept escalating. The greater the revenues, the greater the percentage.

In fact maybe 5 or 10 years later, it was going to be more than double, like \$66 million dollars, just the ground rent. Of that ground rent, 64 per cent was to be paid by the airlines of Terminal 2 and Terminal 1. Okay?

The total passenger through-put of the two terminals — 70 per cent of that total through-put was Air Canada's responsibility. We represent 70 per cent at that time. So therefore, if you take \$30 million, if you take 64 per cent, that is about \$120 odd million. Then you take 70 per cent of that, \$15 million would have been Air Canada's responsibility to pay.

What we negotiated with the government at the time was a reduction in that ground rent, 50 per cent reduction of that, and that was not just for Air Canada. It was for all the airlines that were going to operate in Terminals 1 and 2.

**Senator Hervieux-Payette:** Were the other airlines represented in that negotiation? Were you the only one representing the other airlines or were the other tenants also —

**Mr. Fiore:** I was negotiating on behalf of Air Canada because we represented 70 per cent of the two. You can understand that we were the anchor tenant. It is like any business deal, any development. You are going to deal with your anchor tenant. If

[Traduction]

l'aérogare. Notre concession était le transfert de ces investissements pour un dollar. C'était notre part. Nous sommes donc parvenus à une entente qui nous satisfaisait tous à l'époque.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Aviez-vous des documents que vous pourriez nous communiquer? Qu'étaient, plus ou moins, les conditions minimales que vous pouviez accepter pendant ces négociations?

**M. Fiore:** En fait, je pense que vous les avez dans... vous avez une copie de l'accord conclu. Ce que j'ai fait, c'est préparer des principes directeurs pour la négociation d'un bail à long terme avec *Pearson Development Corporation* et je l'ai présenté à la compagnie. Je pense qu'il y a une copie de cela, n'est-ce pas? La *Pearson Development Corporation* l'avait et je pense qu'elle vous en a envoyé une copie qui se trouve dans vos reliures. Tout est là-dedans. Les conditions sont clairement exposées, et je pense qu'elles ont toutes été respectées. Nous avons obtenu toutes les conditions dont nous avions besoin, plus ou moins, mais il nous a fallu donner 125 millions pour un dollar. Transférer tous nos actifs pour un dollar. C'est dans l'accord.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais vous avez finalement reçu une réduction de 15 p. 100 du loyer?

**M. Fiore:** Ce n'est pas exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pouvez-vous expliquer?

**M. Fiore:** Est-ce que je peux vous expliquer?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est notre rôle.

**M. Fiore:** Tout d'abord, la proposition de Paxport était basée sur un loyer au gouvernement de 29 millions de dollars pour la première année. C'était le loyer de base. La redevance comprenait aussi un pourcentage des loyers. Cela n'arrêtait pas de monter. Plus il y avait de recettes, plus le pourcentage était élevé.

En fait, cinq ou dix ans plus tard, le montant aurait plus que doublé, atteignant quelque chose comme 66 millions de dollars pour la location de l'espace. De ce montant, 64 p. 100 étaient à la charge des compagnies aériennes des aérogares 1 et 2. D'accord?

De tous les passagers qui passaient par ces deux aérogares, 70 p. 100 environ était la responsabilité d'Air Canada. À l'époque, nous représentions 70 p. 100 du trafic. Par conséquent, si vous prenez 64 p. 100 de 30 millions c'est environ 20 millions. Ensuite, si vous prenez 70 p. 100 de cela, c'est 15 millions qui auraient été la responsabilité d'Air Canada.

Ce que nous avons négocié avec le gouvernement de l'époque c'était une réduction du loyer de l'espace, une réduction de 50 p. 100 et ce n'était pas simplement pour Air Canada c'était pour toutes les compagnies aériennes qui étaient installées aux aérogares 1 et 2.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Est-ce que les autres sociétés aériennes étaient représentées aux négociations? Est-ce que vous étiez les seuls pour représenter les compagnies aériennes ou est-ce que les autres locataires aussi...

**M. Fiore:** Je négociais au nom d'Air Canada, parce que nous représentions 70 p. 100 des deux aérogares. Vous comprendrez que nous étions le locataire principal. C'est comme dans toute autre affaire commerciale, toute autre développement commercial.

[Texte]

you are going to build a shopping centre, you are going to deal with Eatons or The Bay first, your two anchor tenants. Then you will go out and sell it to the other tenants, and that's what Transport Canada did in this case. It was a business deal.

**Senator Hervieux-Payette:** I guess so. But I think it is important that we understand. Maybe it is your business to be in the airline operation, but it is not my business, so when you explain what you said a few minutes ago, that was never told to me by previous people exactly where it comes from, how it works and where it is located in the overall transaction.

After you made a gift of \$125 or \$120 million, how could you be persuaded to increase your rent? Because in fact you were going to have an increase in your rent?

**Mr. Fiore:** First of all, it was not a gift. That was part of the negotiations. What was the second part of your question?

**Senator Hervieux-Payette:** What prompted you — what did you receive in return? Because the deal was the same, you were not happy with the —

**Mr. Fiore:** What we were going to get was a brand new facility. We were going to have what we would have had by now, a transborder facility to meet our requirements, and we would have had an international facility later on in next phases to meet our requirements. We were ready to pay the increased rent for the new facilities.

**Senator Hervieux-Payette:** I understand from your presentation, the section by Mr. Durrett, is that at that time if the whole deal had been signed from page 14, the main east/west runway will be taken out of operation for temporary repairs. I mean, this would not have been solved.

It is being solved now, but the Terminal 1 and 2 question was not solving this question of runways?

**Mr. Fiore:** No, but there was another issue there. I mentioned that before. There was two projects going on. One was the air-side project. The government of the day decided to ask for the request for proposal for the new runways, and there were some bidders that put together, of which Air Canada put a bid in. That would have solved the air-side problem. We would have had a runway — improved taxi-ways and runway by 1997.

**Mr. Durrett:** That is true. The PDC negotiation and the long term lease that Air Canada signed with PDC had nothing to do with the runway or the air field side of Pearson airport.

**Senator Hervieux-Payette:** You did not secure to solve that problem when you signed a lease of that magnitude for such a long time? You expect also to be provided runways if you are running an airline industry.

[Translation]

Le promoteur traite avec son principal locataire. Si vous voulez construire un centre d'achats, vous allez traiter avec Eaton ou La Baie en premier, vos deux locataires principaux. Ensuite, vous allez vendre l'entente aux autres locataires, et c'est ce que Transports Canada faisait dans ce cas-là. C'était une décision d'affaires.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je suppose, mais je pense que c'est important que nous comprenions. Le transport aérien, c'est peut-être votre affaire, mais ce n'est pas le mien. Je n'ai jamais été mise au courant de ce que vous expliquiez il y a un moment, de la façon dont cela se passe et où cela se situe dans la transaction générale.

Après que vous ayez fait don de 125 ou 120 millions, comment pouvait-on vous demander d'accepter une augmentation de loyer? Car vous alliez avoir une augmentation de loyer, n'est-ce pas?

**M. Fiore:** Tout d'abord, ce n'était pas un cadeau. Cela faisait partie des négociations. C'était quoi la deuxième partie de votre question?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qu'est-ce qui vous a amené... qu'est-ce que vous avez eu en échange? Parce que l'entente était la même, vous n'étiez pas heureux de...

**M. Fiore:** Ce que nous allions avoir c'était de toutes nouvelles installations. Nous allions avoir ce que nous devrions avoir maintenant, c'est-à-dire des installations pour les vols transfrontaliers qui répondent à nos besoins, et des installations internationales plus tard dans, les phases suivantes, selon nos besoins. Nous étions prêts à payer l'augmentation de loyer pour avoir ces nouvelles installations.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vois dans la présentation de M. Durrett, à la page 14, que la principale piste est-ouest sera temporairement fermée pour des réparations. L'entente n'aurait rien changé à cela.

C'est maintenant une question réglée, l'entente sur les aéroglaces 1 et 2 ne résolvait pas la question des pistes?

**M. Fiore:** Non. C'était une autre question. Je l'ai mentionné plus tôt. Il y avait deux projets en cours. Le premier touchait le côté aviation. Le gouvernement de l'époque avait décidé de demander des propositions pour les nouvelles pistes et il y avait des soumissionnaires, dont Air Canada. Cela aurait résolu le problème du côté aviation. Nous aurions eu des pistes d'accès améliorées et une nouvelle piste d'envol avant 1997.

**M. Durrett:** C'est exact. La négociation avec *Pearson Development Corporation* et le bail à long terme qu'Air Canada avait signé avec *Pearson Development Corporation*, n'avaient rien à voir avec la piste ou le terrain de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous n'aviez pas de solution à ce problème lorsque vous avez signé un bail de cette importance pour une aussi longue période? Il me semble que lorsque l'on exploite une compagnie aérienne on s'attend à pouvoir utiliser des pistes?

[Text]

**Mr. Durrett:** The lease negotiation with PDC — remember we talked earlier. There was just a very specified piece of real estate on the airport that encompassed Terminals 1 and 2 that involved the negotiation. The air field responsibility was never going to PDC, and Transport Canada would continue to own, maintain and provide air field facilities, so we had a separate agreement with Transport Canada involving the air field. That was not related to PDC in anyway.

**Senator Hervieux-Payette:** I will conclude my remarks by asking and confirming a question of my reading of the House of Commons committee hearings of May 31st. In that hearing —

**Senator Jessiman:** What year?

**Senator Hervieux-Payette:** This year, May 31st, 1994.

**Senator Jessiman:** This is 1995.

**Senator Hervieux-Payette:** No, 1994. It is page 8.8. I am sorry. You can laugh. But if you were operating in French —

**Senator Lynch-Staunton:** I was talking to my colleague.

**Senator Hervieux-Payette:** If you were talking to your colleague maybe you could talk a little lower.

**Mr. Fiore:** Page 8.8.

**Senator Hervieux-Payette:** I would like to ask you to confirm, because this is a year ago and it is a different person and we have the one of the higher executives in the company in front of us. It was asked if Mr. Neville had worked as a consultant or as a lobbyist for your firm for \$120,000 a year. It says that this had been in place for some four years for general advice, monitoring and guidance. And if you remember, at the beginning of this session, I was referring to some memorandum from Paxport written by Mr. Neville from Mr. Hession and sending copies to Mr. Neville, so I would like to know, what is the time frame Mr. Neville acted in the capacity of this — as general advice, monitoring and guidance, and was he giving Air Canada advice on the whole question of the Pearson airport?

**Mr. Fiore:** May I answer that? We never — myself personally or on this deal never dealt with Mr. Neville on the PDC or the RFP for Pearson. This was strictly — Mr. Morrison, it was an arrangement they had on other issues. I think they were talking about just the airline industry, the restructuring of the airline industry and so on that was going on I think in 1993 and 1992.

**Mr. Durrett:** Mr. Neville was under retainer to Air Canada. However, he was not under retainer to work on our behalf on the Toronto file.

**The Chairman:** Could you wrap it up, senator?

**Senator Hervieux-Payette:** Who is Mr. Morrison?

[Traduction]

**M. Durrett:** Les négociations pour le bail avec *Pearson Development Corporation*... rappelez-vous ce qu'on a dit plus tôt. Les négociations ne visaient que l'espace comprenant les aérogares 1 et 2. On n'a jamais envisagé de confier la responsabilité du terrain de l'aéroport à la *Pearson Development Corporation*. Transports Canada devait continuer à détenir, entretenir et fournir les installations aéroportuaires, nous avions donc un accord séparé avec Transports Canada en ce qui concerne les terrains de l'aéroport. Cela ne touchait en rien la *Pearson Development Corporation*.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je conclurai mes remarques en vous demandant de confirmer une chose que j'ai lue dans le compte rendu des audiences du comité de la Chambre des communes du 31 mai. Lors de ces audiences...

**Le sénateur Jessiman:** Quelle année?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Cette année, le 31 mai 1994.

**Le sénateur Jessiman:** Cette année, c'est 1995.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Non, 1994, c'est à la page 8.8. Je suis désolée, vous pouvez rire. Mais si vous aviez le français comme première langue...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je parlais à mon collègue.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si vous parliez à votre collègue, vous pourriez peut-être parler un peu moins fort.

**M. Fiore:** Page 8.8.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je voudrais vous demander de confirmer, parce que cela date d'un an et parce que nous avons devant nous un des administrateurs les plus hauts placés de la compagnie. La question visait à savoir si M. Neville, qui était payé 120 000 \$ par année, travaillait comme conseiller ou comme lobbyiste pour votre société. On dit qu'il travaillait pour votre compagnie depuis quelque quatre ans «pour des services d'ordre général, certaines activités de contrôle et ses bons conseils.» Si vous vous rappelez, au début de cette séance, je parlais d'une note de Paxport rédigée par M. Neville pour M. Hession avec copie à M. Neville, donc je voudrais savoir pendant combien de temps M. Neville a agi en cette capacité de conseiller général d'Air Canada. Est-ce qu'il conseillait la société au sujet de l'aéroport Pearson?

**M. Fiore:** Est-ce que je peux répondre à cela? Nous n'avons jamais... personnellement, je n'ai jamais, ou au cours de cette entente, traité avec M. Neville au sujet de la *Pearson Development Corporation* ou de la demande de propositions pour Pearson. C'était strictement M. Morrison qui avait un arrangement avec lui pour d'autres questions. Je pense qu'ils parlaient simplement de l'industrie du transport aérien, de la restructuration de cette industrie et ainsi de suite, et de tout ce qui se passait en 1993 ou 1992.

**M. Durrett:** Air Canada avait retenu les services de M. Neville. Toutefois, ce n'était pas pour travailler en notre nom sur le dossier de Toronto.

**Le président:** Est-ce que vous pourriez conclure, sénateur?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui est M. Morrison?



[Texte]

**Mr. Durrett:** At the time he was our vice-president of governmental affairs in Ottawa.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

**The Chairman:** Last question is Senator Lynch-Staunton.

**Senator Lynch-Staunton:** I just want to take issue with you, Mr. Chairman, when you said this is the wrong forum for Air Canada to be here. Perhaps it was in some of the things they said, but certainly not the wrong forum in the assessment of the impact of the cancellation of the agreements.

Here we have before us representatives of the major tenant, the major investor, the major generator of traffic which has been severely prejudiced by an impulsive political decision to cancel agreements, particularly since there is still no alternative solution to the essential works which Pearson Development Corporation was willing to engage in.

And I think that here we are being told by Air Canada that their ability to meet customer's demands day by day are becoming increasingly more difficult as a result of not only the cancellation of the agreements, but by the fact that 20 months later we are at a stand still. They are stuck between Transport and their appeal to Transport Canada to do something, and the promise of the Greater Toronto Airport Authority will eventually be created.

**Senator Kirby:** Are you giving a speech or asking a question?

**Senator Lynch-Staunton:** I am doing both. I am following — I have seen that you are even better at it than I am, so I am just trying to follow the master.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, this is exactly what you told us we could not do which is make a speech, and I am just asking for a consistent set of rules.

**Senator Gigantès:** He can only talk in speech form.

**The Chairman:** This is preamble. I am sure at the end of this Senator Lynch-Staunton will say, do you not agree?

**Senator Gigantès:** Before 5:00 o'clock?

**The Chairman:** There is a question there somewhere.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Durrett did tell us that in the meantime we have seen vast improvements in Cincinnati and Chicago. What should strike us is that he fears that if nothing is done in Toronto soon, Toronto, which so far had been able to maintain a significant role in overall international air transport, may lose that standing and become a second rate airport. All of this as a result of the cancellation of a significant agreement.

**Senator Kirby:** I thought you would have said a result of the delay of C-22. That is an accurate statement.

[Translation]

**M. Durrett:** À l'époque il était notre vice-président responsable des relations gouvernementales, à Ottawa.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

**Le président:** La dernière question est pour le sénateur Lynch-Staunton.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je voudrais contester ce que vous disiez, monsieur le président, que ce n'est pas la bonne tribune pour Air Canada. C'était peut-être le cas pour certaines des choses qu'ils ont dites, mais ce n'est certainement pas la mauvaise tribune en ce qui concerne l'évaluation des conséquences de l'annulation des ententes.

Nous avons devant nous des représentants du principal locataire, du principal investisseur et du principal générateur de trafic, lequel a été sérieusement touché par une décision politique impulsive consistant à annuler l'entente, particulièrement du fait qu'il n'y a pas de solution de remplacement pour les travaux essentiels que la *Pearson Development Corporation* était prête à entreprendre.

Air Canada nous dit maintenant qu'elle a de plus en plus de mal à répondre à la demande quotidienne des passagers du fait, non seulement de l'annulation des accords, mais surtout de l'absence de toute action depuis 20 mois. La société est prise entre Transports Canada, à qui elle demande de faire quelque chose, et la promesse d'une administration aéroportuaire de Toronto qui devrait éventuellement être créée.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que vous faites un discours ou est-ce que vous posez une question?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je fais les deux. Je suis votre exemple. J'ai constaté que vous étiez encore meilleur que moi pour cela, donc j'essaie simplement de suivre l'exemple du maître.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, c'est exactement que vous nous aviez dit que nous ne pouvions pas faire, un discours, et je vous demande simplement d'appliquer les règles avec cohérence.

**Le sénateur Gigantès:** Tout ce qu'il peut faire, c'est des discours.

**Le président:** C'est un préambule. Je suis sûr qu'après cela le sénateur Lynch-Staunton va avoir une question, n'est-ce pas?

**Le sénateur Gigantès:** Avant 17 heures?

**Le président:** Il doit y avoir une question quelque part.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** M. Durrett nous a dit qu'entre-temps nous avons vu de vastes améliorations à Cincinnati et à Chicago. Ce qui devrait nous frapper, c'est qu'il craint que si l'on ne fait rien à Toronto bientôt, cette ville ne sera pas en mesure de continuer à jouer un rôle important dans le transport aérien international et pourrait perdre sa position et devenir un aéroport de deuxième catégorie. Tout cela à cause de l'annulation d'un accord important.

**Le sénateur Kirby:** Je pensais que vous alliez dire du fait du retard du projet de loi C-22. Cela aurait été exact.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** All of this as a result of the cancellation of agreements. Do you agree that the cancellation of agreements has led to the impasse that we are in now?

**Mr. Durrett:** The cancellation of the agreements has definitely caused a delay in progress to expand and improve the airport.

As I have tried — whether it is the right forum or not — to say, that is not totally the end to the end. There are alternatives. We are prepared to work with whatever parties to implement those alternatives.

**Senator Lynch-Staunton:** But you were satisfied that the agreements that were signed in October 1993 would have greatly helped Air Canada meet the demands that are being put on it right now in a much more comfortable time frame than you are stuck with right at this moment?

**Mr. Durrett:** Air Canada's senior management endorsed and Air Canada's board of directors approved and Air Canada executed an agreement to do exactly that.

**Senator Gigantès:** I would simply like to thank the witnesses.

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Gigantès:** I wish to thank you for your help, for all the serious things you managed to tell us in a casual and informal manner without giving the impression that we are about to have a heart attack. Thank you for not speechifying.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen. Thank you very much for coming. The meeting is adjourned until 9:00 a.m. tomorrow morning.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Tout cela à cause de l'annulation des accords. Est-ce que vous êtes d'avis que l'annulation des accords a conduit à l'impasse dans laquelle nous nous trouvons maintenant?

**M. Durrett:** L'annulation des accords a effectivement entraîné un retard dans les travaux d'expansion et d'amélioration de l'aéroport.

Comme j'ai essayé de le dire (que ce soit la bonne tribune ou non) c'est que tout n'est pas définitivement perdu. Il y a d'autres solutions. Nous sommes prêts à travailler avec les parties qui mettront en oeuvre ces autres solutions.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais vous étiez satisfaits des accords qui ont signé en octobre 1993, parce qu'ils auraient bien aidé Air Canada à répondre à ses besoins et cela dans des délais beaucoup plus confortables que ceux avec lesquels vous êtes pris maintenant?

**M. Durrett:** L'administration supérieure d'Air Canada avait accepté, le Conseil d'administration d'Air Canada avait approuvé, et Air Canada avait exécuté un accord pour cela.

**Le sénateur Gigantès:** Je voudrais simplement remercier les témoins.

**Le président:** Allez-y.

**Le sénateur Gigantès:** Je voudrais vous remercier de votre aide, pour toutes les choses sérieuses que vous avez réussi à nous dire d'une façon tout à fait informelle et sans donner l'impression que nous allions avoir une crise cardiaque. Merci beaucoup de ne pas avoir fait de grands discours.

**Le président:** Merci messieurs. Merci d'être venu. Nous ajournons jusqu'à demain matin 9 heures.

La séance est levée.







If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of Fisheries and Oceans and formerly the Department of Transport:*

William Rowat, Deputy Minister and former Associate Deputy Minister with the Department of Transport;

*From the Department of Transport:*

John Desmarais, Senior Advisor to the Assistant Deputy Minister, Airports Group;

Keith Joliffe, Financial Advisor, Air Navigation System Commercialization Project, Aviation Group;

*From Air Canada:*

Dominic Fiore (retired) Senior Director, Corporate Real Estate;

David Robinson, Director, Corporate Real Estate;

R. Lamar Durrett, Executive Vice President, Corporate Services;

Cameron Desbois, Vice-President and General Counsel.

*Du ministère des Pêches et Océans et anciennement du ministère des Transports:*

William Rowat, sous-ministre et anciennement sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

*Du ministère des Transports:*

John Desmarais, conseiller principal au sous-ministre adjoint, Groupe des aéroports;

Keith Joliffe, conseiller financier, projet de commercialisation du système de navigation aérienne, Groupe de l'aviation.

*D'Air Canada:*

Dominic Fiore (retraité), directeur principal des biens immobiliers;

David Robinson, directeur des biens immobiliers;

R. Lamar Durrett, vice-président exécutif des services généraux;

Cameron Desbois, vice-président et avocat-général.

1  
2  
995  
21



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Thursday, August 17, 1995

---

Le jeudi 17 août 1995

---

Issue No. 13

---

Fascicule n° 13

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)



THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON  
THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

* Fairbairn, P.C. (or Graham)	LeBreton
Gigantès	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, P.C.	(or Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR  
LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	LeBreton
Gigantès	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, c.p.	(ou Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)



**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, August 17, 1995  
(13)

[Text]

The Special Committee of the Senate on the Pearson Airport Agreements met this day at 9:05 a.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (8)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Berntson.

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the committee.

**WITNESSES:****Morning**

*From Deloitte & Touche:*

Paul Stehelin.

**Afternoon**

*From the Air Transport Association of Canada:*

Gordon Sinclair (retired).

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

Paul Stehelin made a statement and answered questions.

At 11:35 a.m., the committee recessed.

At 12:35 p.m., the committee resumed.

Gordon Sinclair made a statement and answered questions.

At 3:03 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 17 août 1995  
(13)

[Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 h 05. La séance est présidée par l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*).

*Membres présents:* les honorables sénateurs Gigantès, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (8)

*Est également présent:* L'honorable sénateur Berntson.

*Également présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

**TÉMOINS:****Avant-midi**

*De Deloitte & Touche:*

Paul Stehelin.

**Après-midi**

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

Gordon Sinclair (retraité).

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter serment aux témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

Paul Stehelin présente un exposé et répond aux questions.

Le comité suspend la séance à 11 h 35.

Le comité rouvre la séance à 12 h 35.

Gordon Sinclair présente un exposé et répond aux questions.

La séance est levée à 15 h 03, à la demande du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, August 17, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day at 9:00 a.m. to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Good morning, colleagues, ladies and gentlemen. Our first witness today will be introduced by the committee counsel.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Honourable senators, we have with us today Mr. Paul Stehelin, who is a partner with Deloitte & Touche. He's with us because during the course of the examination of the proposals and in the evaluation of the ultimate contract, he had been engaged by the Department of Transport to advise on various matters and has, in fact, presented one or two reports, which you may want to question him about.

**The Chairman:** Mr. Stehelin, you are aware of the fact that we have been swearing witnesses?

**Mr. Paul Stehelin, Deloitte & Touche:** Yes.

(Mr. Paul Stehelin, sworn.)

**The Chairman:** I think, Mr. Stehelin, that you have a brief opening comment.

**Mr. Stehelin:** I just have a brief opening statement.

What I've given you this morning — and I apologize for only getting it to you this morning — is a brief statement together with some documents that I, in reviewing all of my binders, thought were appropriate.

In early January of 1993, Deloitte & Touche responded to a Request for Proposals which was issued by the Department of Transport. You have a copy of that attached. Our response to the request is also attached, and it outlines the work that we understood we would be asked to do with respect to this.

I'm the partner with the firm who had responsibility for this file and was really the partner who was involved on a day-to-day basis.

In January, February and March, from our initial engagement, the focus was on the financeability of the transaction. It became apparent once we had become more familiar with the proposed transaction that the ability to achieve 100 per cent satisfaction of the financeability would not be possible.

The real estate market in Metro Toronto in 1993 was probably the worst it had been since the depression in the thirties. In addition to this compounding factor, there was a great uneasiness in the market around the aviation industry as a whole. A number

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 17 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 h, pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la mise en valeur et l'exploitation des aéroports 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Bonjour, collègues, mesdames et messieurs. Notre premier témoin d'aujourd'hui sera présenté par le conseiller juridique du comité.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Honorables sénateurs, nous avons avec nous aujourd'hui M. Paul Stehelin, associé de Deloitte & Touche. S'il est avec nous, c'est parce que, dans le cadre de l'examen des propositions et de l'évaluation du contrat ultime, il a agi comme conseiller du ministère des Transports à l'égard de diverses questions. En fait, il a présenté un ou deux rapports. Vous voudrez peut-être l'interroger à ce sujet.

**Le président:** M. Stehelin, vous savez que les témoins que nous entendons sont assermentés?

**M. Paul Stehelin, Deloitte & Touche:** Oui.

(M. Paul Stehelin, assermenté.)

**Le président:** Monsieur Stehelin, je pense que vous avez une brève déclaration préliminaire.

**M. Stehelin:** Je n'ai qu'une brève déclaration préliminaire.

Ce matin, je vous ai remis, et je m'excuse de ne l'avoir fait que ce matin, une brève déclaration assortie de quelques documents qui, au moment où je passais mes dossiers en revue, m'ont paru utiles.

Au début de janvier 1993, Deloitte & Touche a répondu à une demande de propositions émise par le ministère des Transports. Vous en trouverez une copie dans les documents. Notre réponse à la demande y figure également: on y précise la nature du travail qui, selon notre compréhension, était attendu de nous à ce propos.

Au sein du cabinet, je suis l'associé qui a été saisi de ce dossier. C'est moi qui ai été quotidiennement mêlé au dossier.

En janvier, en février et en mars, depuis le moment où nos services ont été retenus, on s'est concentré sur la viabilité financière de la transaction. Après nous être familiarisés avec la transaction proposée, nous en sommes venus à la conclusion qu'elle ne pouvait être financée à l'entière satisfaction des parties.

En 1993, le marché immobilier du Grand Toronto connaissait probablement ses moments les plus sombres depuis la dépression des années 1930. Outre ce problème grave en lui-même, le marché était fort méfiant à l'endroit de l'industrie aérienne dans

*[Texte]*

of airline companies both in Canada and abroad were on credit watch or were in serious financial difficulty.

The uncertainty as to the nature of the transaction was also a compounding factor. It would be impossible to obtain firm commitments from financial institutions without their having a complete understanding of the transaction.

Options were discussed as to what evidence could be attained as to financeability. Attached is a little road map, kind of a decision tree that we used initially to try to determine the approach we would take to the whole financeability issue. The primary —

**Senator Kirby:** Can I just ask —

**Senator Jessiman:** We don't have copies.

**Senator Kirby:** I'm sorry. It's not just me that doesn't have the decision.

Oh, maybe it's one of the documents. Is it?

**Senator Lynch-Staunton:** David has a whole set there.

**Senator Kirby:** Is this your handwritten one?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Tkachuk:** Tell me where it is. I might be able to get a copy out of here and distribute it around.

**Senator Kirby:** I didn't mean to interrupt you, but I thought —

**Senator Tkachuk:** I just came early, Senator Kirby, and grabbed it.

**Senator Kirby:** Oh. Have you got it there?

**Senator Tkachuk:** I'm not sure which one it is. There's quite a bit of paper here. I haven't had a chance to —

**Senator Gigantès:** You mean you grabbed it and hid it from us?

**Senator Tkachuk:** No, no.

**Senator Kirby:** Is this the one?

**Mr. Stehelin:** That's the one.

**Senator Kirby:** I just found it in the middle of this — I don't know if everybody has it. Did you get a big stack of — yeah, that's it.

**The Chairman:** Mr. Stehelin, how many copies did you bring in with you this morning?

**Mr. Stehelin:** Six.

**Senator Kirby:** Mr. Chair, we have one here between the two of us. That's fine.

**Mr. Stehelin:** It was in nice, pretty colour at one point.

Has everybody found a copy?

*[Translation]*

son ensemble. Au Canada et à l'étranger, un certain nombre de compagnies aériennes éprouvaient de sérieuses difficultés financières, ou avaient vu leur cote de crédit passer sous surveillance.

L'incertitude entourant la nature de la transaction exacerba également le problème. Il était impossible d'obtenir des engagements fermes de la part des institutions financières sans que ces dernières comprennent parfaitement la nature de la transaction.

On a discuté du moyen d'attester la viabilité financière. Vous trouverez ci-joint un petit plan, l'espèce de schéma de décision que, au départ, nous avons utilisé pour tenter de cerner l'approche qu'il convenait d'adopter à propos de l'ensemble de la question de la viabilité financière. Le premier...

**Le sénateur Kirby:** Puis-je simplement demander..

**Le sénateur Jessiman:** Nous n'avons pas de copie.

**Le sénateur Kirby:** Je m'excuse. Je ne suis pas le seul à ne pas avoir en main une copie du schéma de décision.

Oh! Il fait peut-être partie des documents. Est-ce possible?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** David a en main une trousse complète.

**Le sénateur Kirby:** S'agit-il de votre document manuscrit?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Dites-moi où le document se trouve. Je serai peut-être capable d'en extraire une copie et de la faire circuler.

**Le sénateur Kirby:** Je ne voulais pas vous interrompre, mais j'ai pensé...

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Kirby, je suis simplement venu tôt et j'ai mis la main sur le document.

**Le sénateur Kirby:** Oh. Il est là-dedans?

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne sais pas très bien de quel document il s'agit. Il y en a beaucoup, ici. Je n'ai pas eu l'occasion de...

**Le sénateur Gigantès:** Vous voulez dire que vous vous êtes emparé des documents et que vous nous les avez cachés?

**Le sénateur Tkachuk:** Non, non.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce celui-là?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Je viens tout juste de le trouver au milieu de ce... je ne sais pas si tout le monde l'a reçu. Avez-vous reçu une grosse pile de... oui, voilà.

**Le président:** Monsieur Stehelin, combien de copies avez-vous apportées avec vous ce matin?

**M. Stehelin:** Six.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, nous allons nous en partager une. C'est bon.

**M. Stehelin:** À un certain point, il s'agissait d'un joli document tout en couleur.

Tout le monde a-t-il une copie?



[Text]

**The Chairman:** The first document you are referring to, Mr. Stehelin, is the —

**Mr. Stehelin:** The Request for Proposals. Then you have our response. You then have the confirmation of our contract. You should then have that little road map, what I referred to as the "decision tree", which is the little map everybody I think now has found. So if everybody is happy with that, I will continue.

The primary focus in the initial stages was satisfying ourselves as to the financeability of the Paxport proponents. This was done by contacting the various proponents, Wood Gundy, who were acting as financial advisors to Paxport, as well as discussions directly with financial institutions. This focus changed with the joining of Claridge.

The next time frame, I think, is really March through June 1993. Discussions really started to proceed April, May, June, and our involvement — particularly mine in the file — grew.

In reviewing my files, I think the most appropriate document that gives a flavour of the issues that were being negotiated by the parties is a memo dated June 21, 1995. You have a copy of it. It deals with all the outstanding issues that were on the table in the negotiations at that point. Most of the issues had or would have an impact on financeability.

In July and August, our active participation in the file basically culminated in our letter of August the 17, 1993, a copy of which is attached. We attempted to deal with a number of issues which we were asked to comment on by the department. Throughout the negotiations, we worked closely with Transport Canada and the Department of Finance staff.

I've also attached, because I thought it would be useful, a document you would have never seen — even if you had been through all the documents because I just developed it — a schedule indicating the rate of return on equities which utilities and monopolies were receiving in the 1993-94 time frame.

I would be pleased to try to answer any of your questions.

**The Chairman:** Senator Tkachuk.

**Senator Tkachuk:** Hi, Mr. Stehelin, how are you today?

I might be a little bit redundant. I just want to get some of the things on the record. So even though you've included it in your documents, I'm going to ask you about it.

Could you tell me the date or when you were retained by the government, by the Department of Transport?

**Mr. Stehelin:** The exact — we had some very preliminary meetings in I believe it was late December. Early January, the RFP came out. We responded on January the 6th, and I think the confirmation letter that you have in the little file I gave you is dated January 14, 1993.

[Traduction]

**Le président:** Le premier document auquel vous avez fait référence, monsieur Stehelin, est le...

**M. Stehelin:** La demande de propositions. Puis vous avez notre réponse. Ensuite, vous avez la confirmation de notre contrat. Enfin, vous devriez avoir ce petit plan, ce que j'ai appelé le «schéma de décision», c'est-à-dire le petit plan que, je crois, tout le monde a maintenant trouvé. Si tous sont satisfaits, je poursuivrai, maintenant.

Les stades initiaux avaient pour but principal de nous rassurer quant à la capacité financière de Paxport. Pour ce faire, nous avons communiqué avec les divers auteurs d'une proposition ainsi qu'avec Wood Gundy, conseillers financiers de Paxport. Nous avons eu aussi des contacts directs avec les institutions financières. Avec l'entrée en scène de Claridge, l'optique a changé.

Le prochain jalon, je crois, a été la période de mars à juin 1993. En avril, mai et juin, les discussions se sont déroulées rondement, et notre participation au dossier, particulièrement la mienne, a crû.

À l'examen des dossiers, je me suis dit que le document le plus approprié qui donne une idée des enjeux négociés par les parties est une note de service datée du 21 juin 1995. Vous en avez une copie. Elle a trait aux questions en suspens toujours présentes sur la table de négociation. La plupart de ces enjeux avaient ou auraient un impact sur la capacité financière.

En juillet et en août, notre participation active au dossier a atteint son point culminant, ainsi que le montre notre lettre du 17 août 1993, que vous trouverez ci-jointe. Nous avons tenté de régler un certain nombre d'enjeux auxquels le ministère nous avait demandé de nous attacher. Tout au long des négociations, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les employés des ministères des Transports et des Finances.

Parce que cela m'est apparu utile, j'ai aussi annexé un document que vous n'avez jamais vu, même si vous avez passé en revue tous les documents, parce que je viens tout juste de le mettre au point. Il s'agit d'un tableau indiquant le taux de rendement sur les capitaux propres obtenu par les services publics et les monopoles en 1993-1994.

Je serai maintenant heureux de tenter de répondre à vos questions.

**Le président:** Sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** Bonjour, monsieur Stehelin, comment allez-vous?

Je risque de répéter certaines choses. Je veux simplement que certaines données soient inscrites au compte rendu. Même si elles font partie de vos documents, je vous interrogerai à leur sujet.

Pouvez-vous me dire à quelle date ou à quel moment vos services ont été retenus par le gouvernement, par le ministère des Transports?

**M. Stehelin:** La date exacte, nous avons eu quelques rencontres très préliminaires vers la fin décembre, je crois. Au début de janvier, la demande de propositions a été émise. Nous avons répondu le 6 janvier, et je crois que la lettre de confirmation qui figure dans le petit dossier que je vous ai remis est datée du 14 janvier 1993.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Who retained you?

**Mr. Stehelin:** Who did we deal with?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Stehelin:** I think our initial meetings were with Mr. Jolliffe. John Cloutier was involved, and the assistant deputy was — somebody will have to help me here.

**Senator Tkachuk:** The assistant deputy of airports?

**Mr. Stehelin:** I can find it in the binder here.

**Senator Tkachuk:** And Mr. Jolliffe?

**Mr. Stehelin:** Mr. Jolliffe was with airports. He attended the meeting.

**Senator Tkachuk:** Who was the third person who was assistant deputy of airports? When you say assistant deputy in the government, it could be anybody. Was it Mr. Barbeau?

**Mr. Stehelin:** Barbeau. There are so many assistant deputies on this file it sometimes get confusing.

**Senator Tkachuk:** It is confusing. Who was the third person?

**Mr. Stehelin:** John Cloutier was involved initially.

**Senator Tkachuk:** I know you enclosed a copy of the contract, but maybe you could explain to the inquiry, in as few words as you can, what your job was.

**Mr. Stehelin:** I think simplistically put, it was to do two things. One was to assist in evaluating and looking at the whole financeability issue, and the other as it's referred to in the RFP is generally to give whatever other assistance the department required with respect to this transaction.

**Senator Tkachuk:** So it was a consulting contract that was to go — was it to go through from the beginning of the contract in January to the completion or when the government said they weren't going to do it? Is that sort of it?

**Mr. Stehelin:** The way it was initially set up was to be done in phases. The way it evolved was it just grew. I mean it started out with the financeability issue and then other issues that would affect financeability. Basically for the period of March through the end of June, I did nothing but work on this file.

**Senator Tkachuk:** So you ended up being almost an advisor?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Financial advisor.

**Mr. Stehelin:** I wouldn't even — I mean, I basically tried to give useful input on anything I was asked to give useful input on.

**Senator Tkachuk:** When I ask — it's always difficult in government, as I'm finding out, but did you have someone that you were responsible to in the department, like somebody who

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Qui a retenu vos services?

**M. Stehelin:** Vous voulez savoir à qui nous avions affaire?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Stehelin:** Je pense que nos rencontres initiales ont été avec M. Jolliffe. John Cloutier y était aussi mêlé, et le sous-ministre adjoint était... ici, je vais avoir besoin d'aide.

**Le sénateur Tkachuk:** Le sous-ministre adjoint des aéroports?

**M. Stehelin:** Je pourrai trouver le renseignement dans la reliure que j'ai ici.

**Le sénateur Tkachuk:** Et M. Jolliffe?

**M. Stehelin:** M. Jolliffe relevait des Aéroports. Il a participé à la réunion.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui était la troisième personne, celle dont vous dites qu'elle était sous-ministre adjoint des Aéroports? Au gouvernement, il y a de très nombreux sous-ministres adjoints. Était-ce M. Barbeau?

**M. Stehelin:** Barbeau. Tant de sous-ministres adjoints ont été mêlés au dossier qu'il arrive parfois qu'on ne s'y retrouve plus.

**Le sénateur Tkachuk:** Il arrive qu'on ne s'y retrouve plus. Qui était la troisième personne?

**M. Stehelin:** À l'origine, John Cloutier a été mêlé au dossier.

**Le sénateur Tkachuk:** Je sais que vous avez joint une copie du contrat, mais peut-être pourriez-vous expliquer brièvement, aux fins de l'enquête, en quoi consistait votre tâche.

**M. Stehelin:** Pour dire les choses simplement, on nous a confié deux mandats. L'un avait trait à l'examen et à l'évaluation de toute la question de la capacité financière, et l'autre, ainsi qu'on l'indique dans la demande de propositions, concernait toutes les formes d'aide dont le ministère pourrait avoir besoin à l'égard de la transaction.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agissait donc d'un contrat d'experts-conseils qui devait s'étendre, devait-il s'étendre du début du contrat en janvier jusqu'à son achèvement ou jusqu'à ce que le gouvernement décide de ne pas aller de l'avant? Est-ce bien ce dont il s'agit?

**M. Stehelin:** Selon les modalités initiales, le contrat devait être exécuté par phases. Dans les faits, il n'a fait que croître. Il a débuté par la question de la capacité financière, puis il est passé à d'autres enjeux touchant la capacité financière. De mars jusqu'à la fin du mois de juin, je me suis consacré essentiellement à ce dossier.

**Le sénateur Tkachuk:** Au bout du compte, vous étiez donc presque devenu un conseiller?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Un conseiller financier.

**M. Stehelin:** Je n'irais pas, foncièrement, j'ai tenté d'apporter une contribution utile là où on m'a demandé de le faire.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque je demande... au gouvernement, c'est toujours difficile, à ce que je constate, mais, au ministère, releviez-vous de quelqu'un, de quelqu'un qui aurait

[Text]

actually signed the contract, sent you a letter of instructions, or is it like all the rest I've experienced in the last month?

**Mr. Stehelin:** I don't know what you've experienced in the last month, but —

**Senator Tkachuk:** I'll tell you in a minute.

**Mr. Stehelin:** The contract was let by whoever it is in the department who signs contracts.

**Senator Tkachuk:** Right.

**Mr. Stehelin:** I think our direct working relationship was originally — if you were to try to draw a responsibility, we were really responsible initially to Ran Quail, who was heading up the negotiations.

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Stehelin:** And that just flowed from there as the other people came in who were leading the charge on the negotiations.

**Senator Tkachuk:** You mentioned in your week 1 — on the proposed work plan that you distributed this morning, week one — there's no document because it's from the stuff that was distributed this morning — that we would complete — I'm quoting your work plan:

...we would complete four worksteps which would lead to a preliminary assessment.

Assessment of what?

**Mr. Stehelin:** Well, for us to do anything meaningful, we had to understand and look at what it was proposed the transaction would be. So we had to understand what it was that was trying to be done here, particularly from the question of whether or not it was financeable.

**Senator Tkachuk:** Okay. So is that what resulted in your first report of March 2nd? Was that the result of that?

**Mr. Stehelin:** I mean the thing unfolded as it went forward. It was a little bit of a dynamic process, as you can probably appreciate.

**Senator Tkachuk:** So what you tried to do, just so that I understand it, is that you were advising the government, and then you would send information and memos as you progressed on your work.

**Mr. Stehelin:** We didn't — the nature of what was going on because of the process itself wasn't one where you could conveniently draw lines in the sand and say, "Now it's appropriate to say A, B, or C." Initially it was Paxport standing alone. Then Claridge came into the picture, and then other issues arose.

So the documents that you have that we prepared were trying to deal with issues that we felt were appropriate to deal with initially, particularly from a financing point of view, and then it evolved from that really.

[Traduction]

signé le contrat, qui vous aurait fait parvenir une lettre de directives, ou la situation s'apparente-t-elle à celle à laquelle j'ai été confronté au cours du dernier mois?

**M. Stehelin:** J'ignore à quoi vous avez été confronté au cours du dernier mois, mais...

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous le dirai dans un instant.

**M. Stehelin:** Le contrat a été émis par la personne qui, au ministère, signe les contrats.

**Le sénateur Tkachuk:** Tout juste.

**M. Stehelin:** À l'origine, je pense que nos relations de travail directes, si vous tentez de soulever la question de l'imputabilité, nous étions, à l'origine, comptables à Ran Quail, qui dirigeait les négociations.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Stehelin:** À partir de là, les choses ont évolué à mesure que d'autres personnes se sont vu confier la responsabilité des négociations.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous dites dans votre semaine 1, sur le plan de travail proposé que vous avez distribué ce matin, la semaine 1, il n'y a pas de document parce que cela fait partie des choses que vous avez distribuées ce matin, «nous exécuterions», je cite votre plan de travail:

...nous exécuterions quatre opérations grâce auxquelles nous pourrions procéder à une évaluation préliminaire.

Que deviez-vous évaluer?

**M. Stehelin:** Pour pouvoir apporter une contribution utile, nous devons examiner et comprendre la nature de la transaction proposée. Nous devons donc comprendre ce qu'on s'efforçait de faire ici, particulièrement la question de savoir si la transaction pouvait être financée ou non.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Est-ce ce dont rend compte votre premier rapport du 2 mars? Quel a été le résultat de cette démarche?

**M. Stehelin:** Les choses ont évolué au fil des jours. Comme vous êtes probablement en mesure de le comprendre, il s'est agi en quelque sorte d'un processus dynamique.

**Le sénateur Tkachuk:** Si je comprends bien, vous tentiez de conseiller le gouvernement, et vous expédiez des renseignements et des notes de service à mesure que vous progressiez.

**M. Stehelin:** En raison du processus lui-même, on ne pouvait pas tracer commodément des lignes dans le sable et dire: «Il convient maintenant de dire A, B ou C.» Au départ, il n'y avait que Paxport. Puis, Claridge est entré en scène, et d'autres problèmes se sont alors posés.

Dans les documents que vous avez en main, nous nous étions efforcés d'aborder les questions auxquelles il nous paraissait pertinent de nous attaquer dans un premier temps, particulièrement du point de vue du financement, puis les choses ont évolué.



[Texte]

**Senator Tkachuk:** In your document of March 2, 1993, which is 00291, dated March 2, 1993, on the first page: "We noted that there is an apparent difference in the projected development approach implied in the request for proposal and that submitted by Paxport."

What was implied?

**Mr. Stehelin:** I think there was generally a perception that what you had here was an \$850 million transaction and that somehow you were magically going to be able to stamp some good housekeeping stamp of approval on that and say "Yes, they have \$850 million." That's not what you had. What you had was a project financing, not a green field sort of turn key operation, and that was really going to be developed over a period of anywhere from eight to ten years. No financial institution, nobody was going to commit to \$850 million guaranteed, no matter what happens.

**Senator Tkachuk:** For anybody.

**Mr. Stehelin:** For anybody. It wouldn't matter who it was. You know, so what you had was you had to try to dissect the transaction.

I think there was a mindset that said, "Well, if the government can write a check for 850 million, there must be somebody else out there who can, and let's just go and get him to say he'll write a cheque." Impossible. That's not the real world.

**Senator Tkachuk:** So in the RFP, was it so much stated, or was it more the expectations of the department?

**Mr. Stehelin:** I don't know. I wasn't involved in the RFP process or the evaluation.

**Senator Tkachuk:** Right.

**Mr. Stehelin:** There's no question that — that's just my personal view that there was this perception that somehow, you were magically going to say somebody, "Yes, I'll write a cheque for \$850 million." The real world doesn't work that way.

**Senator Tkachuk:** Right. We all know that, but in the proposal of Paxport and in the competing proposal, they enunciated how they felt they were going to finance their proposal.

**Mr. Stehelin:** Well, I assume they did. I mean, I can't recall off the top what the details are.

**Senator Tkachuk:** None of them said they had —

**Mr. Stehelin:** A request for proposals.

We received an RFP. We responded to that RFP. What we actually ended up doing at the end of the day doesn't necessarily reflect to every period and every "i" what was in the RFP. This was project financing. At the end of the day, that's what it was going to have to be. You were dealing with a live, breathing airport, a huge risk, and that's the only way you could do it. Now how everybody was going to approach that, that was their call.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Dans votre document du 2 mars 1993, qui porte le numéro 00291 et est daté du 2 mars 1993, on lit, à la première page: «Nous constatons qu'il semble y avoir un écart entre l'approche de l'aménagement prévue dans la demande de propositions et celle que Paxport a soumise.»

Que vouliez-vous dire?

**M. Stehelin:** De façon générale, me semble-t-il, on croyait qu'il s'agissait d'une transaction de 850 millions de dollars et que quelqu'un, comme par magie, allait pouvoir apposer un timbre d'approbation attestant la bonne marche des choses et déclarer: «Oui, ils ont 850 millions de dollars.» La situation était tout autre. On avait affaire à un financement de projet, et non à une opération clés en main d'un type idéal. Les choses allaient évoluer sur une période de huit à dix ans. Aucune institution financière, personne, n'allait, quoi qu'il advienne, engager 850 millions de dollars garantis.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour qui que ce soit.

**M. Stehelin:** Pour qui que ce soit. La question de savoir de qui il s'agissait aurait peu importé. Il fallait donc, vous savez, tenter de disséquer la transaction.

Je pense que quelqu'un s'était dit: «Eh bien, si le gouvernement n'est pas en mesure de libeller un chèque de 850 millions de dollars, il doit bien se trouver quelqu'un qui en soit capable. Il suffit de le trouver et de l'amener à dire qu'il libellera le chèque.» C'est impossible. Ce n'est pas la réalité.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce ce qu'on a laissé entendre dans la demande de propositions, ou s'agissait-il plutôt des attentes du ministère?

**M. Stehelin:** Je ne sais pas. Je n'ai pas été mêlé au processus de demande de propositions ni à l'évaluation.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est juste.

**M. Stehelin:** Il ne fait aucun doute que, du moins, je crois qu'on s'imaginait que quelqu'un, comme par magie, allait déclarer: «Oui, je vais libeller un chèque de 850 millions de dollars.» Dans la réalité, les choses ne se passent pas ainsi.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est juste. Nous le savons tous, mais la proposition de Paxport et la proposition concurrente précisaient toutes deux comment les promoteurs entendaient obtenir du financement.

**M. Stehelin:** Eh bien, je suppose que oui. Je ne me souviens pas de tous les détails.

**Le sénateur Tkachuk:** Aucun d'entre eux n'a...

**M. Stehelin:** Une demande de propositions.

Nous avons reçu une demande de propositions. Nous y avons répondu. Au bout du compte, ce que nous avons fait n'a pas nécessairement été conforme à tous les points et à tous les «i» contenus dans la demande. Il s'agissait du financement d'un projet. Au bout du compte, voilà à quoi les choses allaient se ramener. On avait affaire à un aéroport animé, vivant, à un risque énorme, et on ne pouvait procéder que de cette façon. Il appartenait à chacun de préciser par quel moyen il entendait y arriver.

[Text]

**Senator Tkachuk:** On page 2 of that report, you mention the involvement of T3LPCO Investment Inc. as a participant in the project. Is that the Claridge Group? \*

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Did you sort of find this out as you were going through, or was it just sort of —

**Mr. Stehelin:** I'm like most people. I found out as it came through.

**Senator Tkachuk:** During the middle of this report of the 17th, you knew they were involved, but you weren't quite sure.

I don't want to put words in your mouth.

**Mr. Stehelin:** The March 2 —

**Senator Tkachuk:** The March 2 letter, yeah.

**Mr. Stehelin:** By March the 2, everybody knew that what you had here was an agreement had been reached between Paxport and Claridge, for want of a better — that T3LPCO I always have trouble with, so I call them Claridge.

**Senator Tkachuk:** Yeah, that's what I do too. This will be very helpful.

**Mr. Stehelin:** There was an agreement. I had seen the agreement. I had seen the letter of intent, so I knew what generally the agreement was between Paxport and Claridge.

**Senator Tkachuk:** When you mention financing the total project outright, which is the \$850 million, it's a little confusing for me when I read it because if you have the \$850 million, you build it all, but we know that would be very difficult because you'd have to close down a whole portion of the airport. So was that what — like I'm just a little — if you could just sort of help me sort this because you started real well at the beginning.

**Mr. Stehelin:** Go to the decision tree. If you look at this, I mean it's the simplest approach we could come up with.

You start with a question: Can you finance 850 million? If the answer is "yes", you know, that's very simple. If you could just get a simple answer that says, "Yes, I know this person or people can write a cheque for \$850 million, get on with it," there's no more issue. If the answer is "no", I think the view of Wood Gundy and I think the view of any other financial person that you were to bring before this committee would be that nobody is going to give you a guarantee for 850 if you are looking to go to the market and raise that money.

That leads you to the second possibility, which is can it be partially financed, which is the circle under "NO". If you get a government backstop, you can go back to "YES".

If the government were prepared to guarantee this transaction, my opinion changes. The position of the government was, "No, we are not providing any financial support to this financing — i.e., we are not going to provide a guarantee." So it leads you

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** À la page 2 de votre rapport, vous présentez *T3LPCO Investment Inc.* comme l'un des participants au projet. S'agit-il du groupe Claridge?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** L'avez-vous appris pendant que vous travailliez au dossier, ou s'est-il simplement agi d'une sorte de...

**M. Stehelin:** Comme la plupart des gens, je l'ai appris lorsqu'on en a fait l'annonce.

**Le sénateur Tkachuk:** Au milieu du rapport du 17, vous étiez au courant de la participation de cette société, mais vous n'en étiez pas certain.

Je ne veux pas vous faire dire ce que vous n'avez pas dit.

**M. Stehelin:** La lettre du 2 mars...

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, la lettre du 2 mars.

**M. Stehelin:** Le 2 mars, tous et chacun savaient qu'une entente avait été conclue entre Paxport et Claridge, que, faute de mieux, j'appelle Claridge, parce que j'ai toujours eu du mal à dire T3LPCO.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, c'est ce que je fais, moi aussi. Cela sera très utile.

**M. Stehelin:** Une entente avait été conclue. J'avais lu l'entente, j'avais lu la lettre d'intention, si bien que je connaissais les modalités générales de l'entente entre Paxport et Claridge.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous évoquez la possibilité de financer le projet total d'entrée de jeu, c'est-à-dire les 850 millions de dollars, je suis quelque peu dérouté parce que, si on avait eu les 850 millions de dollars, on aurait tout construit, mais nous savons que cela aurait été très difficile, car il aurait fallu, pour ce faire, fermer toute une section de l'aéroport. Est-ce donc ce que... c'est que je suis simplement un peu... si vous pouviez simplement démêler un peu les choses, parce que vous étiez vraiment très bien parti.

**M. Stehelin:** Regardez le schéma de décision. Il s'agit de l'approche la plus simple que nous ayons pu produire.

D'abord, on pose la question suivante: pouvez-vous financer 850 millions de dollars? Si la réponse est oui, vous savez, c'est très simple. À supposer qu'il se trouve quelqu'un qui dit: «Oui, je connais une personne ou des gens qui libelleront un chèque de 850 millions de dollars, allons-y», il n'y a pas de problème. Si la réponse est non, l'opinion de Wood Gundy et, je crois, l'opinion de tout autre conseiller financier que le comité invitera à témoigner sera que personne, si vous vous tournez vers le marché et tentez de lever ces fonds, ne vous accordera un financement garanti de 850 millions de dollars.

Voilà qui nous amène à la deuxième possibilité, celle selon laquelle le projet peut être financé en partie, qu'on retrouve dans le cercle figurant sous «NON». Si le gouvernement offre des garanties, vous pouvez revenir à «OUI».

Dans l'hypothèse où le gouvernement aurait été disposé à garantir la transaction, mon opinion aurait été différente. La position du gouvernement était la suivante: «Non, nous n'allons nullement contribuer à ce financement, c'est-à-dire que nous

*[Texte]*

back to can it be partially financed? Yes. Our view was yes, that you could do it on a staged, basically construction kind of approach.

If "yes", that you can partially finance this going forward, what are the issues and what things do you have to deal with to get from where you are today, which was in 1993, to 1996?

The way we initially chunked it down was we said their plan called for, up to 1996, debt of 285 million and equity of 60 million. Beyond that, they were going to have to incur another \$330 million in debt, and they would have to raise another \$40 million in equity.

To get them through the first hurdle — i.e., the first phase on this little decision tree — which was debt of 285 and equity of 60, you had the timing issued around rehabilitation of Terminal 1. You had to deal with that. The lenders were not going to be comfortable unless they knew exactly how you were going to tear down, keep an airport operating, and rehabilitate because that was a major component of that first phase. You had to deal with the users, being Air Canada, of T1 — major users, major source of cash flow.

Did they want to do the deal? Were they prepared to enter into a new lease? If so, what were they prepared to pay because that was going to affect your financeability.

You had to deal with the employee issues. You had to deal with performance guarantees. How were you going to ensure that they in fact carried out what they agreed to carry out in stage one and two, as it turns out? And you had to cover yourself with respect to "yourself" being the Crown. What would you do if they defaulted? Those were the big issues you were going to have to deal with.

When you look to the second 330, you needed to raise the \$40 million equity that they were going to have to do. The whole transaction was structured on the basis of 75 per cent debt, 25 per cent equity — not unreasonable in this kind of transaction. Okay? So to get them to the second stage, they had to find \$40 million in equity. Okay?

The performance was going to have to be as stated it would be in the first phase. No lenders were going to come in and put up another 330 million if they hadn't done what they said they were going to do in the first part because it was likely the lenders in both scenarios would be the same lenders. Okay?

*[Translation]*

n'allons pas fournir de garantie.» Voilà qui nous ramène à la question de savoir si le projet pouvait être financé en partie. Oui. Nous étions d'avis que cela était possible, c'est-à-dire qu'on pourrait procéder à une construction par étapes.

Si la réponse est oui, c'est-à-dire qu'il est possible d'aller de l'avant grâce à un financement partiel du projet, quels sont les enjeux et que faut-il faire pour aller d'où nous sommes aujourd'hui, c'est-à-dire en 1993, jusqu'en 1996?

Selon la ventilation initiale à laquelle nous avons abouti, leur projet reposait, jusqu'en 1996, sur un endettement de 285 millions de dollars, ainsi que sur des capitaux propres de 60 millions de dollars. Si on reporte plus loin, ils allaient devoir contracter une dette additionnelle de 330 millions de dollars et mobiliser des capitaux propres de 40 millions de dollars de plus.

Pour leur permettre de franchir le premier obstacle, c'est-à-dire la première phase du petit schéma de décision, la dette de 285 millions de dollars et les capitaux propres de 60 millions de dollars, il fallait s'attaquer à la question du calendrier de la remise en valeur de l'aérogare 1. Il fallait s'attaquer à ce problème. À moins que l'on ne soit en mesure de préciser exactement comment on allait démolir des installations et les mettre en valeur tout en gardant l'aéroport ouvert, aucun bailleur de fonds n'allait se sentir en confiance, puisqu'il s'agissait là d'une composante importante de la première phase. Il fallait composer avec les usagers, c'est-à-dire Air Canada, de l'aérogare 1, les principaux usagers, les principales sources de rentrées.

Voulaient-ils que le marché soit conclu? Étaient-ils disposés à signer un nouveau bail? Le cas échéant, étaient-ils disposés à payer, puisque cela aurait des répercussions sur la capacité financière?

Il fallait aussi composer avec la question de la main-d'oeuvre. Il fallait s'occuper des rendements garantis. Comment allait-on s'assurer que les employés, aux stades un et deux, fourniraient le rendement qu'ils s'étaient engagés à fournir? Et il fallait se protéger, le «se» désignant la Couronne. Que ferait-on si les promoteurs faisaient défaut à leur obligation? Voilà les grandes questions auxquelles il allait falloir s'attaquer.

Passons maintenant à la deuxième tranche de 330 millions de dollars et aux 40 millions de dollars de capitaux propres qu'il allait falloir mobiliser. L'ensemble de la transaction était structuré autour d'un endettement de 75 p. 100 contre des capitaux propres de 25 p. 100, ce qui n'est pas déraisonnable dans ce genre de transaction. Nous sommes d'accord? Pour passer au deuxième stade, ils devaient donc obtenir des capitaux propres de 40 millions de dollars. Nous sommes toujours d'accord?

Au premier stade, le rendement devait donc correspondre aux prévisions. Aucun prêteur n'allait risquer 330 millions de dollars de plus si les promoteurs n'avaient pas fait ce qu'ils s'étaient engagés à faire au premier stade. En vertu des deux scénarios, les bailleurs de fonds, en effet, seraient vraisemblablement les mêmes. D'accord?



[Text]

Traffic growth. If you didn't have the revenue, the lenders weren't going to put their \$330 million in there, and you couldn't go with a 75/25 debt-to-equity split.

One which was really a constant was the whole uncertainty around what was going to happen in the airline industry generally, not just in Canada, but worldwide. So that led you to saying, "If I can deal with these issues on the 285, I can say that's financeable." Okay?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Stehelin:** If they perform and you deal with these other issues — growth. I mean nobody wants to build another Mirabel, especially not somebody who is in the private sector and is lending money. Then, yes, you could do the next phase.

So that was the approach and that was trying to explain to people why in the real world you couldn't get an absolute 100 per cent guarantee for \$850 million.

**Senator Tkachuk:** The proponents — and I'm using both of them here because we're dealing with both of them at this time — you mentioned Wood Gundy being involved and another partners. They, themselves, understood how they had to finance the deal and that they had to overcome certain roadblocks before they could proceed to the next stage.

**Mr. Stehelin:** "They" being the proponents?

**Senator Tkachuk:** The proposal winners and the proposal losers, who are now —

**Mr. Stehelin:** Claridge and Paxport knew what the problems were. They are big boys and they knew what they were going to have to do to get the financing, yes.

**Senator Tkachuk:** As time progressed and you went to — I notice that in August you produced another note or another memo on the 17th to Mr. Rowat about financeability. It has a different flavour, but still, business to be done, as obviously you were proceeding through the contract. Under "Financeability", you have:

In our view, the transaction as presented in the 7/23/93 financial projections of Mergeco is financeable.

Was this because over the summer months they had begun negotiations or they had gotten rid of some of the problems or they had agreed to staged development? I understand your reluctance at first because there was no contract negotiations at the beginning, but now we're into August. Were you satisfied now, as their advisor, providing you were meeting certain conditions that you mention on page 4, that this is a doable deal?

**Mr. Stehelin:** Do I think the deal was doable?

**Senator Tkachuk:** Yes.

[Traduction]

La croissance du trafic. En cas de recettes insuffisantes, les prêteurs n'auraient pas investi 330 millions de dollars de plus, ce qui aurait empêché les promoteurs de respecter le ratio emprunts/capitaux propres de 75-25.

Une constante avait trait à l'incertitude qui entourait l'avenir de l'industrie aérienne en général, non seulement au Canada, mais dans le monde entier. On en a donc conclu que si la question des 285 millions de dollars pouvait être réglée, il devenait possible de financer le projet. Nous sommes d'accord?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Stehelin:** Si les promoteurs fournissent un bon rendement et qu'on s'attaque aux autres questions, la croissance. Personne ne veut d'un autre Mirabel, le secteur privé et les bailleurs de fonds encore moins que tout autre. Alors, oui, vous pouvez passer à la phase suivante.

Voilà donc l'approche adoptée. Voilà comment on a tenté d'expliquer aux gens pourquoi, dans le monde réel, il était impossible d'obtenir 850 millions de dollars garantis à 100 p. 100.

**Le sénateur Tkachuk:** Les promoteurs, et j'utilise le pluriel parce que nous avons ici affaire aux deux, vous avez fait référence à la participation de Wood Gundy et d'autres associés. Eux-mêmes, ils comprenaient qu'ils devaient financer l'accord et qu'ils devaient surmonter certains obstacles avant de passer à l'étape suivante.

**M. Stehelin:** «Ils» désignant les promoteurs?

**Le sénateur Tkachuk:** Les gagnants et les perdants, qui étaient maintenant...

**M. Stehelin:** Les sociétés Claridge et Paxport étaient conscientes des problèmes. On n'a pas affaire ici à des enfants d'école, et toutes deux savaient ce qu'elles devaient faire pour obtenir le financement, c'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** À mesure que le temps a passé et que vous êtes allé à... je remarque que, le 17 août, vous avez adressé une autre note de service à M. Rowat à propos des possibilités de financement. Le ton est différent, mais il fallait tout de même avancer puisque, de toute évidence, on allait donner suite au contrat. Sous «possibilité de financement», on retrouve:

À notre avis, la transaction telle que présentée dans les projections financières de Mergeco du 23 juillet 1993 peut être financée.

Est-ce parce que, au cours de l'été, ils avaient entrepris des négociations, ou qu'ils avaient éliminé certains des problèmes, ou encore qu'ils avaient accepté l'idée d'un aménagement par étapes? Je comprends vos réticences initiales parce que, au départ, le contrat n'a donné lieu à aucune négociation, mais nous sommes maintenant en août. En votre qualité de conseiller, étiez-vous convaincu que le marché pouvait être conclu, pour peu que certaines conditions énoncées à la page 4 soient remplies?

**M. Stehelin:** Vous me demandez si, à mon avis, le marché pouvait être conclu?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

[Texte]

**Mr. Stehelin:** Now I hate it when people extract something from a letter and don't deal with what goes before it.

Subject to all of the things that are in that letter saying these are the issues and our understanding is they have been dealt with in the final agreements, the transaction is financeable.

**Senator Tkachuk:** Okay. I understood that, yeah, that you had — what you were pointing out as an advisor, then, was that these issues had to be resolved.

**Mr. Stehelin:** Let's go to the real world. It's now 1995.

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Stehelin:** If they had started the project in 1993, there would be a raging debate today as to whether or not they would be going into the next phase because the traffic levels at Pearson are only now getting back to — they didn't meet everybody's expectation of where they might be in the 1995-96 time frame. So assuming the traffic grew generally as everybody thought it was going to grow — and nobody's crystal ball in that area has been any better than anybody else's. The industry's hasn't been any better than Transport's and vice versa. But assuming the traffic was growing — one of the problems is that the traffic hasn't grown the way everybody thought it was going to grow. It has grown on trans-border and international. So if the traffic grew and they did their development, yeah, the thing held water if they could get the money; but, if the traffic stayed exactly where it was in 1993, you were going to stop at a point and say, "That's it; we're going to wait until this thing makes economic sense."

**Senator Jessiman:** Could I just ask a question to help us with all of this?

You have said that the equity is 25 per cent and the debt 75.

**Mr. Stehelin:** Roughly, yeah.

**Senator Jessiman:** So that's approximately an equity of two hundred and twelve thousand five hundred, debt of six thirty-seven five hundred. I've just looked at this debt equity here and the debt equity here and the debt equity here in these figures, and in one case it's 82 debt, 17, 89, 10.8. How do we get to the 75/25?

**Mr. Stehelin:** The difference is what they were going to have as equity on their balance sheet from operations.

**Senator Jessiman:** Is the kind of money —

**Mr. Stehelin:** This is new money they were going to have to go out and raise or somebody was going to have to write a cheque.

One of the big concerns on the second phase when you look at the final transaction was that their projections showed that they were not going to have the cash for the second large debt transaction. That led to a cash reserve being required in the transaction.

[Translation]

**M. Stehelin:** Je n'aime pas beaucoup qu'on extraie quelque chose d'une lettre sans tenir compte de ce qui précède.

À condition que tous les problèmes énoncés dans la lettre aient été résolus dans les accords finaux, la transaction pouvait être financée.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, je comprends que vous aviez, que, en votre qualité de conseiller, vous ayez soulevé des questions qui devaient être résolues.

**M. Stehelin:** Tenons-nous-en à la réalité. Nous sommes maintenant en 1995.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Stehelin:** Si le projet avait débuté en 1993, un débat ferait rage aujourd'hui quant à savoir s'il convient de passer à la phase suivante puisque, à Pearson, l'achalandage revient aujourd'hui seulement à, il ne correspond pas à ce que tous prévoyaient pour 1995-1996. À supposer que l'achalandage ait augmenté de façon générale comme on le prévoyait, et, dans ce domaine, la boule de cristal des uns valait bien celle des autres. L'industrie n'a pas fait mieux que Transports Canada, et vice versa. À supposer que l'achalandage ait augmenté, l'un des problèmes est que l'achalandage n'a pas augmenté comme chacun l'avait escompté. Seuls ont crû les trafics transfrontalier et international. Si l'achalandage avait augmenté et qu'on avait réalisé les aménagements, oui, le projet aurait été viable à condition qu'il puisse obtenir l'argent; mais, si l'achalandage était demeuré exactement au même point qu'en 1993, on se serait un jour interrompu en disant: «C'est tout. Nous allons attendre que le projet se justifie du point de vue économique.»

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une question pour nous aider à comprendre?

Vous avez dit que les capitaux propres étaient de 25 p. 100, et les emprunts, de 75 p. 100.

**M. Stehelin:** En gros, oui.

**Le sénateur Jessiman:** En gros, il s'agit donc de capitaux propres de 212 500 et d'emprunts de 637 500. Je viens tout juste d'examiner le ratio emprunts/capitaux propres ici, et dans un cas, il s'agit d'emprunts de 82 p. 100 et de capitaux propres de 17 p. 100, et dans l'autre, d'emprunts de 89 p. 100, et de capitaux propres de 10,8 p. 100. Comment aboutit-on à la proportion de 75-25?

**M. Stehelin:** L'écart s'explique par ce qui allait être considéré comme des capitaux propres sur leur bilan d'activités.

**Le sénateur Jessiman:** Cet argent...

**M. Stehelin:** Il s'agit d'une somme qu'ils allaient devoir lever, faute de quoi quelqu'un allait devoir leur faire un chèque.

Lorsqu'on examine la transaction finale, l'une des principales préoccupations que soulevait la deuxième phase était que, selon leurs projections, les promoteurs n'allaient pas disposer des capitaux nécessaires à la deuxième transaction les obligeant à contracter une dette élevée. Voilà donc pourquoi la transaction exigeait une réserve de caisse.

[Text]

**Senator Jessiman:** That's the 5 million?

**Mr. Stehelin:** Of \$5 million.

**Senator Jessiman:** How does that grow to 28 million?

**Mr. Stehelin:** Just compounded interest. Just put 5 million in every year and take the interest. They weren't allowed —

**Senator Jessiman:** Oh, you would put in in each year.

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Jessiman:** Because I did the interest calculation and didn't get to 28, and I didn't have to be —

**Senator Kirby:** I had the same problem. I was just doing it in my head.

**Mr. Stehelin:** That was one of my better ideas, for better or worse.

The problem was that when you looked at the projections, you had this trough, year three. The balance sheet didn't look great, and it wasn't. You know, we were being asked would financial institutions lend on this transaction. When we looked at the numbers, we said they're going to have a problem with that. Okay?

Now there's a number of ways you can deal with that. You can get a guarantee. You can get a letter of credit. You can set aside cash. You can restrict dividends. You can do a whole bunch of things. In fact what happened in the final transactions is a lot of those things — my position was, "I want to know they got most of that 40 million bucks when they get there." Okay? That was the compromise that came out.

**Senator Jessiman:** Where is the 84 million that Claridge has advanced here somewhere?

**Mr. Stehelin:** The \$84 million sits on T3's balance sheet. It's debt that Claridge put in when T3 was built.

**Senator Jessiman:** So it's a debt to Claridge?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Jessiman:** I see.

**Senator Kirby:** That's my understanding. I've never seen the documentation.

**Senator Jessiman:** And they had a positive cash flow, and they had a fairly good balance sheet?

**Mr. Stehelin:** T3 has always had a positive cash flow. Even in 1992-93 it had a positive cash flow.

There was a backstop guarantee given by the Crown for a line of credit. I think it was 20 million or so. That's never been used. So T3 was doing quite well.

**Senator Jessiman:** Did you say "given by the Crown"?

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Ce sont les 5 millions de dollars?

**M. Stehelin:** De 5 millions de dollars.

**Le sénateur Jessiman:** Comment aboutit-on à 28 millions de dollars?

**M. Stehelin:** Utilisez les intérêts composés. Investissez 5 millions de dollars par année et prenez les intérêts. Ils n'étaient pas autorisés...

**Le sénateur Jessiman:** Oh, de l'argent est investi chaque année.

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Lorsque j'ai fait le calcul des intérêts, je n'ai pas abouti à 28 millions de dollars, je n'ai pas eu à être...

**Le sénateur Kirby:** J'ai eu le même problème. Je faisais le calcul dans ma tête.

**M. Stehelin:** Pour le meilleur ou pour le pire, cela a été l'une de mes meilleures idées.

Le problème, c'est que les projections ne portaient que sur trois ans. Le bilan n'avait pas l'air bien fameux, et il ne l'était pas. Vous savez, on nous demandait de dire si les institutions accepteraient de financer la transaction. À l'examen des chiffres, nous avons conclu que le financement allait poser un problème. Nous sommes d'accord?

On peut aborder le problème d'un certain nombre de façons. On peut obtenir une garantie. On peut obtenir une lettre de crédit. On peut mettre de l'argent de côté. On peut contraindre les dividendes. On peut faire un grand nombre de choses. En fait, un grand nombre de ces choses se produisent dans les transactions finales... ma position était la suivante: «Lorsqu'ils en seront là, je tiens à savoir qu'ils ont en main l'essentiel de ces 40 millions de dollars.» D'accord? Voilà le compromis auquel nous avons abouti.

**Le sénateur Jessiman:** Où sont les 84 millions de dollars que Claridge a avancés, ici, quelque part?

**M. Stehelin:** Les 84 millions de dollars font partie du bilan de l'aérogare 3. C'est la dette que Claridge a contractée lorsque l'aérogare 3 a été construite.

**Le sénateur Jessiman:** Pour Claridge, il s'agit donc d'une dette?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois.

**Le sénateur Kirby:** C'est ce que je comprends. Je n'ai jamais vu la documentation.

**Le sénateur Jessiman:** Et ils avaient des mouvements de trésorerie positifs, et leur bilan était relativement bon?

**M. Stehelin:** L'aérogare 3 a toujours eu des mouvements de trésorerie positifs. Même en 1992-1993, elle a eu des mouvements de trésorerie positifs.

La Couronne avait garanti une marge de crédit. Je pense qu'elle était de l'ordre de 20 millions de dollars. On n'y a jamais eu recours. L'aérogare 3 s'est donc relativement bien tirée d'affaire.

**Le sénateur Jessiman:** Vous avez bien dit «la Couronne»?



[Texte]

**Mr. Stehelin:** Yeah, in the T3 transaction.

**Senator Jessiman:** I didn't know that. They would not do that for this transaction, though.

**Mr. Stehelin:** No. They were not prepared to do that. There was no backstop guarantee.

**Senator Jessiman:** So that was another thing that was best on the other transaction.

**Mr. Stehelin:** But T3, even with the Canadian scenario that was happening at that time, had always had a positive cash flow.

**Senator Jessiman:** All right. Thank you.

Sorry, but that clarifies it for me. At least I hope it did for some of the others.

**Senator Tkachuk:** I just have one question. Chairman, I will come back to this. I think I'm over my time here, but I have one last point.

On page 6 — I'm sorry. On page 8 of the memo of August 17, which I've referred to before, you conclude that an after-tax rate of — and I'm assuming that this is return on investment — 12 to 16 per cent is reasonable.

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** What led you to that conclusion? I know it's in the documentation, but I'd just like to get it on the record. I could read it maybe, but I don't want to really do that because I think you can just sort of sum it up. You just have a number of points here.

**Mr. Stehelin:** You can get into a huge, profound, convoluted discussion about return on equity.

**Senator Tkachuk:** I'm sure we will today.

**Mr. Stehelin:** There is no comparable. The only comparable in the world to this transaction is the British Airports Authority, okay, which is a publicly traded company. It's listed on the stock exchange in the United Kingdom.

**Senator Jessiman:** Are all the shares out now, or did the government own some of them?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Jessiman:** They are completely sold.

**Mr. Stehelin:** The British Airports Authority is totally public. It's subject to review every five years. Let's deal with that one first.

**Senator Jessiman:** Sure.

**Mr. Stehelin:** They published a report which, if any of you want to get really bored and read, is this document. This is the

[Translation]

**M. Stehelin:** Oui, dans la transaction relative à l'aérogare 3.

**Le sénateur Jessiman:** Je ne le savais pas. Dans ce cas-ci, cependant, le gouvernement refusait de le faire.

**M. Stehelin:** Non. Le gouvernement n'était pas disposé à le faire. Il n'y avait pas de garantie.

**Le sénateur Jessiman:** Ainsi donc, l'autre transaction a été supérieure de ce point de vue aussi.

**M. Stehelin:** Même compte tenu de la situation dans laquelle Canadien se trouvait à l'époque, l'aérogare 3 a toujours eu des mouvements de trésorerie positifs.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien. Merci.

Je m'excuse, mais cela clarifie la situation pour moi. J'espère au moins qu'il en sera de même pour certains autres.

**Le sénateur Tkachuk:** Il ne me reste qu'une question. Monsieur le président, je reviendrai sur ce point. Il est possible que mon temps soit écoulé, mais je tiens à soulever un dernier point.

À la page 6, je m'excuse. À la page 8 de la note de service du 17 août, à laquelle j'ai déjà fait allusion, vous concluez qu'un taux après impôt de... et je tiens pour acquis qu'il s'agit du rendement sur les investissements... de 12 à 16 p. 100 est raisonnable.

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Comment en êtes-vous venu à cette conclusion? Je sais que cela figure dans la documentation, mais j'aimerais que le compte rendu en fasse état. Je pourrais peut-être le lire, mais je n'y tiens pas vraiment, parce que je crois que vous pouvez récapituler. Vous soulevez là un certain nombre de points.

**M. Stehelin:** À propos du rendement sur les investissements, nous pourrions entrer dans une discussion considérable, profonde et complexe.

**Le sénateur Tkachuk:** Je suis certain que nous le ferons aujourd'hui.

**M. Stehelin:** Il n'y a pas de comparaison possible. Dans le monde entier, la seule transaction comparable est la *British Airports Authority*, c'est-à-dire une société dont les titres ont fait l'objet d'un appel public à l'épargne. Elle est inscrite à la bourse du Royaume-Uni.

**Le sénateur Jessiman:** Toutes les actions ont-elles été maintenant vendues, ou le gouvernement détient-il encore un certain nombre d'entre elles?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Elles ont toutes été vendues?

**M. Stehelin:** La *British Airports Authority* est entièrement passée dans le domaine public. Elle fait l'objet d'un examen tous les cinq ans. Intéressons-nous d'abord à elle.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord.

**M. Stehelin:** Le rapport suivant est publié, et vous pourrez le lire si vous avez le goût de vous ennuyer. Il s'agit du document

[Text]

document from the monopolies and mergers commission that reviews the British Airports Authority every five years.

**Senator Jessiman:** Does your international firm act for them?

**Mr. Stehelin:** No.

The monopolies and mergers commission is a government body. The purpose of that review is to review the rates that are set by the British Airports Authority.

Their rate of return — and this is 1991. If you were to apply it on the same basis as would be applied in a monopoly situation in Canada, their permitted rate of return is 16 per cent.

**Senator Jessiman:** After or before tax?

**Mr. Stehelin:** After tax.

Now they are attracting capital. They do major projects. That is what the British monopolies commission has satisfied is a reasonable rate of return.

**Senator Jessiman:** It sounds to a lot of us as a high rate of return, but there's a lot of risk involved. I mean you don't get that kind of rate of return —

**Mr. Stehelin:** Again, we can get into this discussion and it can go on all day.

The British Airports Authority and the monopolies commission that does this considers — its interesting. They consider them neither high nor low risk. I'm not sure what that means. The reason they do that is because only a certain percentage of the revenue, as would have been the case with Pearson — as is the case with Pearson — is a monopoly kind of revenue. Okay? A lot of their return that falls to the bottom line does have risk attached to it. How much does each person leave behind in the airport as they walk through? They have a huge number in Heathrow. It's something like 25 pounds for every person that walks through there. They leave that behind in the airport. That has nothing to do with everything else. Okay?

**Senator Jessiman:** And I thought we were going from \$2 to \$7.

**Mr. Stehelin:** No, the \$2 to \$7 is what the cost to the airlines is.

**Senator Kirby:** He means money spent in stores.

**Senator Jessiman:** All right.

**Mr. Stehelin:** This is just what people leave behind in the duty free and pick up a tie and pick up a shirt and pick up a teddybear and pick up a diamond ring. It's a huge, huge number. Those prices, by the way, are effectively the same prices as you would pay in London. Okay? So that's a risk factor because the amount of money people will leave behind is dependent on how they feel about themselves and what's happening in the economy.

[Traduction]

que publie tous les cinq ans la commission des monopoles et des fusions chargée de l'examen du cas de la *British Airports Authority*.

**Le sénateur Jessiman:** Votre firme internationale y est-elle mêlée?

**M. Stehelin:** Non.

La commission des monopoles et des fusions est un organe gouvernemental. L'examen a pour but d'évaluer les taux fixés par la *British Airports Authority*.

Le taux de rendement... il est ici question de 1991. Le taux de rendement autorisé, s'il était appliqué au même titre qu'il le serait au Canada en situation de monopole, serait de 16 p. 100.

**Le sénateur Jessiman:** Après ou avant impôt?

**M. Stehelin:** Après impôt.

Ils attirent maintenant des capitaux. Ils exécutent de grands projets. Aux yeux de la commission britannique des monopoles, il s'agit d'un taux de rendement raisonnable.

**Le sénateur Jessiman:** Nombre d'entre nous considérons qu'il s'agit d'un taux élevé de rendement, mais il s'assortit de risques élevés. Ce que je veux dire, c'est qu'on n'obtient pas ce genre de taux de rendement...

**M. Stehelin:** Une fois de plus, nous pourrions consacrer toute la journée à cette discussion.

La *British Airports Authority* et la commission des monopoles chargée de cela considèrent... c'est intéressant. Elles considèrent que le risque n'est ni faible ni élevé. Je ne sais pas bien ce que cela veut dire. Si elles agissent de la sorte, c'est parce qu'un certain pourcentage des recettes, comme cela se serait produit à Pearson, comme cela se produit à Pearson, sont des recettes de type monopolistique. D'accord? Une bonne partie du rendement versé aux bénéficiaires nets est assortie de risques. Combien d'argent une personne dépense-t-elle pendant son séjour à l'aéroport? À Heathrow, le chiffre est énorme. Chaque personne qui passe par l'aéroport dépense quelque chose comme 25 livres. Voilà ce que les gens dépensent à l'aéroport. Cela n'a rien à voir avec le reste. D'accord?

**Le sénateur Jessiman:** Je croyais que ce chiffre se situait entre 2 et 7 \$.

**M. Stehelin:** Non, il en coûte de 2 à 7 \$ pour les compagnies aériennes.

**Le sénateur Kirby:** Il fait référence à l'argent dépensé dans les boutiques.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien.

**M. Stehelin:** Il s'agit simplement de l'argent que les gens dépensent dans les boutiques hors-taxe, où ils achètent une cravate, une chemise, un oursin en peluche ou une bague de diamants. C'est un chiffre énorme, vraiment énorme. Soit dit en passant, les prix sont les mêmes que ceux qu'on pratique à Londres. D'accord? Un facteur de risque s'y rattache donc puisque l'argent que les gens dépensent est fonction de la perception qu'ils ont d'eux-mêmes et de l'état de l'économie.

[Texte]

In any event, the British Airports Authority — it's a confusing document, but if you were to try to put it on the same basis, the British Airports Authority itself will not look at a new project that doesn't give them an 18 per cent return after tax. They won't enter into a new terminal construction or anything else that doesn't give them 18 per cent after tax.

DS Marcil did a study which you may have seen in the documents you got. They say 14.5 per cent is a reasonable rate of return. Okay? That was the runway study. If somebody were going to go and finance this and put money and equity on the table, that's a reasonable rate of return. Okay?

I've given you a little schedule. It's the last sheet that was attached to the package. I'm not the particular individual that deals with the regulatory authorities and appears before regulators all of the time. That's an individual partner in our Toronto office who was involved in this.

What you've got on that schedule is really what happened in the Canadian utilities or the regulated industry sector between 1993 and 1994. Okay?

Now, Wood Gundy's position in 1993 was that utilities were between 11.5 and 12.3 per cent. That's what they said a pure monopoly would be looking for and would be allowed to have as a rate of return. These numbers are always after tax because you can never figure out precisely what — the tax becomes a number that's variable depending on the structure of the entity, on its ownership and on a whole bunch of other factors — how much debt it has, et cetera, et cetera. So most people who deal in this always deal on an after-tax basis.

**Senator Jessiman:** Okay.

**Mr. Stehelin:** You can go down the list.

What's interesting about this as well is you get some sense of how much equity all these monopolies have and what they were looking for in terms of equity. But if you took British Columbia's utilities commission, B.C. Gas, their return on equity is 10.75; Pacific Northern, 11.5. This will vary up and down depending what's happening generally in the financial markets. To some extent it's a cost of "could I get more if I put my money somewhere else" because you are always trying to attract capital or equity. So they vary, but generally they are between, you know, 11 and 12.25, 12.5, et cetera.

What happened in late '93 and into '94 was rates went down, as we know, and that will impact that rate.

To give you some sense of that impact, in the eighties these rates of return were 14 to 17 per cent because the interest rates were higher.

[Translation]

Quoi qu'il en soit, la *British Airports Authority*... il s'agit d'un document déroutant mais, si on essaie d'établir une base de comparaison commune, la *British Airports Authority* n'examinera aucun nouveau projet non susceptible de lui rapporter un rendement après impôt de 18 p. 100. Ils n'entreprendront pas la construction d'une nouvelle aérogare ou quoi que ce soit si un rendement après impôt de 18 p. 100 ne leur est pas assuré.

DS Marcil a réalisé une étude que vous avez peut-être aperçue dans les documents qui vous ont été remis. On dit que 14,5 p. 100 constitue un taux de rendement raisonnable. D'accord? Il s'agit de l'étude concernant les pistes. Si quelqu'un allait financer ce projet et investir, voilà ce qu'on considère comme un taux de rendement raisonnable. D'accord?

Je vous ai remis un petit tableau. Il s'agit de la dernière page de la trousse. Ce n'est pas moi qui traite avec les organismes de réglementation et comparaît à tout moment devant eux. C'est un associé de notre bureau de Toronto qui s'est occupé de cela.

Dans ce tableau, on retrouve ce qui s'est produit dans les services publics canadiens ou dans le secteur des industries réglementées entre 1993 et 1994. D'accord?

Maintenant, la position adoptée par Wood Gundy en 1993 était que les services publics bénéficiaient d'un taux de rendement de 11,5 à 12,3 p. 100. Selon cette firme, voilà le taux de rendement qu'un monopole pur aurait recherché et aurait été autorisé à obtenir. Il s'agit toujours de chiffres après impôt puisqu'on ne peut jamais déterminer de façon précise ce que, l'impôt est un chiffre qui varie selon la structure de l'entreprise, les droits de propriété et toute une série d'autres facteurs, par exemple, l'importance de la dette, et cetera. Voilà pourquoi la plupart des gens qui s'intéressent à cette question utilisent des chiffres après impôt.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord.

**M. Stehelin:** Vous pouvez parcourir la liste.

Ce qui est aussi intéressant à ce propos, c'est qu'on peut se faire une idée des capitaux propres dont disposent ces monopoles et du rendement qu'ils recherchent. Si on prend la commission des services publics de la Colombie-Britannique, *B.C. Gas*, on constate que le taux de rendement sur les investissements est de 10,75, et celui de *Pacific Northern*, 11,5 p. 100. Ce chiffre fluctuera selon la situation générale des marchés financiers. Jusqu'à un certain point, voilà une conséquence du raisonnement qui amène les gens à se demander s'ils pourraient obtenir plus en investissant leur argent ailleurs. Car, en effet, on s'efforce sans cesse d'attirer des capitaux. Les taux de rendement varient donc, mais, de façon générale, ils varient entre 11 p. 100, 12,25 p. 100, 12,5 p. 100, et cetera.

Comme nous le savons, les taux d'intérêt ont diminué à la fin de 1993 et au début de 1994, ce qui aura des répercussions sur les taux de rendement.

Pour vous donner une idée de ces répercussions, les taux de rendement étaient, dans les années 1980, de 14 à 17 p. 100, parce que les taux d'intérêt étaient plus élevés.



## [Text]

What also impacts it is what their debt-to-equity ratio is. In other words, the more equity, the lower the required rate of return, right? It's theoretically a more secure investment because the equity is at risk first. That gives you a sense of what happened in the marketplace.

As I say, in the eighties it was 14 to 17 per cent. If you prepared the same kind of schedule for the mid to late eighties, you would be in that range. As I say, it's a function of where rates are. If you were to do it today, it would probably be higher by three-quarters or a point or something like that because the interest rates are higher. The benchmark is always Government of Canada bonds on the same term. So everybody always talks about how much more it would cost you than say 10- or 20- or 30-year Government of Canada bills.

**The Chairman:** Senator Tkachuk, you and Senator Jessiman have shared this and taken up 30 —

**Senator Jessiman:** I asked one question.

**The Chairman:** Well, you've asked more than that.

**Senator Jessiman:** I'm sorry. I haven't even started.

**The Chairman:** That's 34 or 35 minutes. How much more time do you want?

**Senator Tkachuk:** My last point is — I want to come back, but I want to think about what he said. I'm almost done my half hour, and I don't want to get into the next. Why don't I just pass and go to the next person. I may come back. I'm not sure, though.

**The Chairman:** Senator Kirby, then, it's 35 minutes.

**Senator Kirby:** I realize he was over time and it wasn't bothering me anyway. That's fine.

**Senator Tkachuk:** It bothered me, Michael.

**The Chairman:** On the first round, Senator Kirby. We can come back.

**Senator Kirby:** I'm going to do things not in sequential order because I really want to pick up on a point that Senator Tkachuk raised and you just commented on.

Given the data, the chart you gave us, as you said, the average was 11 to 12.3 — 10.5 to 12.3 I guess is what you said. The 14 per cent that you calculated in your August 17th report is higher than the range — it's clearly higher than the range — but do you regard it as extremely high or just kind of a little bit above the range?

**Mr. Stehelin:** No. I think based on the risk factors that were associated with this transaction, based on the level of equity they we're talking about — and the risk factors were things like — anybody who believes that an airport is a pure monopoly doesn't

## [Traduction]

Le ratio emprunts/capitaux propres a aussi un rôle à jouer. En d'autres termes, plus les capitaux propres sont élevés, et moins le taux de rendement a à être élevé, n'est-ce pas? Théoriquement, il s'agit d'un investissement plus sûr, parce que les risques portent d'abord sur les capitaux propres. Voilà qui vous donne une idée de ce qui s'est produit au sein du marché.

Dans les années 1980, les taux de rendement étaient, je l'ai dit, de 14 à 17 p. 100. Si on préparait le même tableau pour la période qui s'étend du milieu jusqu'à la fin des années 1980, on aboutirait à des résultats de cet ordre. Comme je l'ai dit, tout dépend des taux d'intérêt. Si on le faisait aujourd'hui, les taux de rendement seraient probablement plus élevés de trois quarts de point ou de un point, ou quelque chose du genre, parce que les taux d'intérêt sont plus élevés. Comme point de comparaison, on utilise toujours les obligations du gouvernement du Canada d'une durée identique. Voilà pourquoi on entend toujours les gens dire combien il leur en coûte de plus que pour des obligations du gouvernement du Canada d'une durée de 10, 20 ou 30 ans.

**Le président:** Sénateur Tkachuk, le sénateur Jessiman et vous avez à vous deux utilisé 30...

**Le sénateur Jessiman:** J'ai posé une question.

**Le président:** Vous en avez posé plus d'une.

**Le sénateur Jessiman:** Excusez-moi. Je n'ai même pas commencé.

**Le président:** Quelque 34 ou 35 minutes se sont déjà écoulées. Combien de temps vous faudra-t-il encore?

**Le sénateur Tkachuk:** Mon dernier point est... je veux revenir, mais je tiens à réfléchir à propos de ce qu'il a dit. Ma demi-heure est presque terminée, et je ne veux pas attaquer la suivante. Je vais en rester là, ce qui vous permettra de passer au suivant. Je reviendrai peut-être. Je n'en suis pas certain, cependant.

**Le président:** Sénateur Kirby, vous avez 35 minutes.

**Le sénateur Kirby:** Je me suis rendu compte que son temps était écoulé, mais cela ne m'a pas gêné. C'est bien.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela m'a gêné, moi, Michael.

**Le président:** Votre première ronde de questions, sénateur Kirby. Nous pourrions revenir.

**Le sénateur Kirby:** Je ne vais pas procéder dans l'ordre parce que je veux revenir sur un point soulevé par le sénateur Tkachuk et au sujet duquel vous avez fait des commentaires.

Étant donné les données, le tableau que vous nous avez remis, comme vous dites, la moyenne était de 11 à 12,3 p. 100... je crois que vous avez dit de 10,5 à 12,3 p. 100. Le chiffre de 14 p. 100 auquel vous avez abouti dans votre rapport du 17 août est supérieur à cette fourchette, il est clairement supérieur à cette fourchette, mais le considérez-vous comme extrêmement élevé ou tout juste un peu supérieur à la fourchette?

**M. Stehelin:** Non. Compte tenu des facteurs de risque associés à la transaction et de l'importance des capitaux propres en jeu, et les facteurs de risque qui sont des choses comme... quiconque croit qu'un aéroport constitue un monopole pur ne comprend rien

## [Texte]

understand airports. They are influenced by market fluctuations. Okay?

**Senator Kirby:** Although given the passenger diversion guarantee, it was in effect a monopoly up to 33 million passengers.

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Kirby:** In the sense that Hamilton couldn't be developed; you couldn't develop Pickering.

**Mr. Stehelin:** No. A monopoly says that you can pass through any costs.

**Senator Kirby:** Oh. So you're using "monopoly" in a different sense.

**Mr. Stehelin:** I'm only using "monopoly" in the financial sense.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Stehelin:** I mean your definition of "monopoly" from a political sense is probably different than mine.

**Senator Kirby:** No, but you're using "monopoly" in the sense that the customer has absolutely no other option.

**Mr. Stehelin:** To put it a little bit definitely, the monopoly, the entity, always has the ability to pass through 100 per cent of its cost. Okay? In a true monopoly situation — Ontario Hydro, if its costs go up, it has the ability — customers might not like it —

**Senator Kirby:** Because it's an essential service.

**Mr. Stehelin:** — but it has the ability to pass through 100 per cent of its costs.

In this situation, as in British Airports Authority as another example, they could only pass through — on the basis of just taking the financing costs, just take that portion, they can only pass through 75 per cent of that. That's probably where they were going to end up. So there is a portion at which the market will say "yes" or "no". If you charge \$14 for a hot dog, the market has the ability to say "no". Okay?

**Senator Kirby:** In calculating the rate of return, which is obviously based on the amount of money the investors make, do you take into account the fact that they may be paid a variety of different kinds of fees — management fees, consulting fees, all kinds of other things? Is that included as part of their rate of return, or is this a return to them in some other way that's not included in the IRR?

**Mr. Stehelin:** You're now into a whole different issue. You are into the issue of the \$84 million, and you are into the issue of fees that were going to be paid to various parties who were members of this transaction.

**Senator Kirby:** Right.

**Mr. Stehelin:** There are two components. Let me just comment on the 84 million. The interest payments or the debt repayments on the 84 million are not in the 14 per cent.

## [Translation]

aux aéroports. Ils sont sujets aux fluctuations des marchés. Nous sommes d'accord?

**Le sénateur Kirby:** Étant donné la garantie relative au déroutement des passagers, il s'agissait de fait d'un monopole visant jusqu'à 33 millions de passagers.

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Kirby:** En ce sens que l'aéroport de Hamilton n'aurait pu être agrandi et que celui de Pickering n'aurait pu être aménagé.

**M. Stehelin:** Non. «Monopole» signifie qu'on peut refiler tous les coûts à quelqu'un d'autre.

**Le sénateur Kirby:** Oh. Vous utilisez donc le mot «monopole» dans un sens différent.

**M. Stehelin:** J'utilise le mot «monopole» au sens financier uniquement.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Stehelin:** D'un point de vue politique, votre définition du mot est probablement différente de la mienne.

**Le sénateur Kirby:** Non, mais vous voulez dire par «monopole» que le consommateur n'a absolument aucun autre choix.

**M. Stehelin:** Pour dire les choses de façon un peu plus définie, le monopole, l'entité, a toujours la capacité de refiler à d'autres 100 p. 100 de ses coûts. D'accord? Dans une véritable situation de monopole, Ontario Hydro, si ses coûts augmentent, a la capacité, cela risque de déplaire aux consommateurs...

**Le sénateur Kirby:** Parce qu'il s'agit d'un service essentiel.

**M. Stehelin:** ...mais la société a la capacité de refiler à d'autres 100 p. 100 de ses coûts.

Dans cette situation, la *British Airports Authority*, pour prendre un autre exemple, ne pourrait refiler que... si on s'en tient aux coûts du financement, restons-en là pour le moment, elle ne peut refiler que 75 p. 100 de ses coûts. Voilà probablement où on aurait abouti. Il y a donc un seuil au-delà duquel le marché dira oui ou non. Si vous exigez 14 \$ pour un hot-dog, le marché a la possibilité de dire non. D'accord?

**Le sénateur Kirby:** Pour calculer le taux de rendement, qui repose manifestement sur les gains réalisés par les investisseurs, tenez-vous compte du fait que divers frais leur sont peut-être versés, frais de gestion, honoraires d'experts-conseils, et tout le reste? Cela fait-il partie de leur taux de rendement, ou s'agit-il d'un rendement qui ne fait pas partie intégrante du TRI?

**M. Stehelin:** Il s'agit de tout autre chose. Vous faites maintenant allusion à la question de 84 millions de dollars, et vous abordez les frais qui seront versés aux diverses parties à la transaction.

**Le sénateur Kirby:** Exact.

**M. Stehelin:** Il y a deux composantes. Permettez-moi d'abord de faire certains commentaires à propos des 84 millions de dollars. À propos de cette somme, les paiements d'intérêt ou les sommes

[Text]

**Senator Kirby:** Okay, I assumed that.

**Mr. Stehelin:** They were debt in Terminal 3. The only way you can get at that number and say you don't like that number is to say Terminal 3 wasn't worth 600 million or whatever, but assume that that's not in the 14.

The other factor is what were people going to be paid aside from a return on their equity? Okay?

**Senator Kirby:** Correct.

**Mr. Stehelin:** All right. There were basically three kinds — I guess there were really three kinds of things. There were construction fees. There were fees that were to be paid to people for doing the development and doing the construction. Those are not included in the 14 per cent. Okay?

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Stehelin:** If you look at the partnership agreements between the parties and you get into the fine print of the final transaction documents, the way those were dealt with, the way everybody attempted to deal with those, particularly Claridge — they were more concerned with that probably than anybody was — was it had to be fair market value. So if the normal construction fee —

**Senator Kirby:** On the construction side.

**Mr. Stehelin:** On the construction.

**Senator Kirby:** What about the consulting fees?

**Mr. Stehelin:** The words that they used as among themselves and that everybody tried to reflect and carry through in the agreement were that it had to be fair market value. You know, that's always an issue. How do you decide fair market value? That's how they tried to deal with that.

**Senator Kirby:** For example, there was a consulting fee of 350,000 bucks a year for 10 years to one of the Matthews companies. There was a \$4 million minimum to Paxport International Inc. for promoting Canadian development expertise. There was another management fee to the Pearson — management company of several million dollars. Did all of those fees get included, or were they over and above the 14 per cent?

**Mr. Stehelin:** Okay, now, you've got to break those fees down into two kinds. Some of those fees were to cover — when you look at the projections and you get into the numbers, some of those fees were to cover expenses of the airport that were going to be assumed by management. So for the simplest one to understand, the accounting system was going to be dumped that

[Traduction]

affectées au remboursement de la dette ne font pas partie des 14 p. 100.

**Le sénateur Kirby:** D'accord, c'est ce que je m'étais dit.

**M. Stehelin:** Il s'agit de dettes contractées à l'occasion de la construction de l'aérogare 3. La seule façon d'arriver à ce chiffre et de dire qu'il ne vous plaît pas consiste à affirmer que l'aérogare 3 ne valait pas 600 millions de dollars, ou qu'importe, tout en tenant pour acquis qu'il ne fait pas partie des 14 p. 100.

L'autre enjeu a trait aux sommes que les parties concernées toucheront en sus du rendement sur leur investissement? D'accord?

**Le sénateur Kirby:** C'est juste.

**M. Stehelin:** Très bien. Foncièrement, nous avons eu affaire à trois types, je pense qu'il y avait effectivement trois types de choses. Il y avait les frais de construction. Ce sont les frais versés aux personnes qui se sont occupées de l'aménagement et de la construction. Ils ne font pas partie des 14 p. 100. D'accord?

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Stehelin:** Si vous vous intéressez aux accords de partenariat conclus entre les parties et aux petits caractères des documents relatifs à la transaction finale, vous constaterez que la façon dont on s'est attaqué à ce problème, la façon dont tous ont tenté de s'attaquer au problème que représentent ces frais, particulièrement Claridge... il est probable que cette question préoccupait Claridge plus que tout autre, et que les frais imposés devaient correspondre à la juste valeur marchande. Ainsi donc, si les frais de construction normaux...

**Le sénateur Kirby:** Du point de vue de la construction.

**M. Stehelin:** À propos de la construction.

**Le sénateur Kirby:** Qu'en est-il des honoraires d'experts-conseils?

**M. Stehelin:** Le mot d'ordre que se sont donné les parties à la transaction et que tous se sont efforcés de respecter et de transposer dans l'entente était que les honoraires devaient correspondre à la juste valeur marchande. Vous savez, c'est toujours un problème. Comment établit-on la juste valeur marchande? Voilà comment on a cherché à s'attaquer au problème.

**Le sénateur Kirby:** Par exemple, des honoraires d'experts-conseils de 350 000 \$ par année pour dix ans devaient être versés à l'une des sociétés du groupe Matthews. Quant à *Paxport International Inc.*, elle devait recevoir 4 millions de dollars au minimum pour faire la promotion de l'expertise canadienne en matière de développement. D'autres frais de gestion de l'ordre de quelques millions de dollars devaient être versés à la Pearson... à une société de gestion. Tous ces frais étaient-ils inclus, ou s'ajoutaient-ils au taux de rendement de 14 p. 100?

**M. Stehelin:** D'accord, on doit maintenant diviser ces frais en deux types. Certains d'entre eux étaient destinés à... lorsqu'on examine les projections et qu'on se plonge dans les chiffres, on constate que certains de ces frais visaient à couvrir les dépenses de l'aéroport que la direction avait assumées. Retenons d'abord le plus simple à comprendre. Le système de comptabilité en place



[Texte]

was there now. The government system was going to be thrown out the window, but you needed an accounting system. That was to be integrated with the T3 system. There would be one system, and they would charge the terminals a fee for that. Okay? There's that kind of thing where they were substituting one expense, and it was buried in a number called "management fee". So that's one component of it.

The other kinds of fees where you're talking about development fees or 350, those are not in. They would have been abnormal expenses. They weren't presently or directly related to operating the airport.

**Senator Kirby:** Therefore, they were money to the investors over and above the money they would get as investors in terms of the rate of return?

**Mr. Stehelin:** Some of it, yes.

**Senator Kirby:** Therefore, to your extent, your number underestimates — I'm not saying you are wrong. I understand exactly what you did from an accounting standpoint, but from an overall point of view, your number significantly underestimates the amount of money they would have actually gotten.

**Mr. Stehelin:** Well, I would not say it "significantly underestimates".

**Senator Kirby:** I am happy to take out the word "significantly".

**Mr. Stehelin:** You have some things — the way the partnership documents were structured, okay, they were structured in such a way that the intent among the partners — you've got to remember, by this time, some of the partners who had a very large position going in had a very small position coming out.

**Senator Jessiman:** They were at arm's length too.

**Senator Kirby:** No, the consulting fees were not at arm's length.

**Senator Jessiman:** Sure they were.

**Senator Kirby:** I'm sorry. They were not at arm's length. They were all — the ones I asked them —

**Senator Jessiman:** They were.

**Senator Kirby:** In fairness, the ones I asked them about specifically —

**The Chairman:** Let's stop this.

**Senator Kirby:** All I'm saying, Mr. Chairman — he said they were at arm's length. All I'm saying is that Matthews Investment Inc., Paxport International Inc., Pearson Airport Management Inc., et cetera, are not arm's length transactions. That's all I said.

**Senator Jessiman:** With Claridge they are at arm's length.

[Translation]

allait être éliminé. Le système gouvernemental allait être mis au rebut, mais on avait besoin d'un système de comptabilité. Il devait être intégré à celui mis en place pour l'aérogare 3. Il y aurait un système, et, à ce titre, des frais allaient être imposés aux aérogares. D'accord? Dans ce cas, on substituait une dépense à une autre, et elle était enterrée sous un chiffre rangé dans la rubrique «frais de gestion». Voilà donc l'une des composantes.

Les autres types de frais auxquels vous faites allusion, par exemple, les frais de construction ou les 350 000 \$, ne sont pas inclus. Ce sont des dépenses non habituelles. Elles n'étaient pas liées à l'exploitation de l'aéroport, ni directement, ni au moment où elles étaient engagées.

**Le sénateur Kirby:** Par conséquent, c'étaient des sommes que les investisseurs auraient touchées en sus du taux de rendement?

**M. Stehelin:** Dans certains cas, oui.

**Le sénateur Kirby:** Par conséquent, jusqu'à un certain point, vos chiffres sous-estiment, je ne dis pas que vous ayez tort. Du point de vue de la comptabilité, je comprends exactement ce que vous avez fait, mais, de façon générale, vos chiffres sous-estiment de façon marquée les sommes qu'auraient touchées les investisseurs.

**M. Stehelin:** Eh bien, je ne dirais pas «sous-estiment de façon marquée».

**Le sénateur Kirby:** Je me ferais un plaisir de retirer les mots «de façon marquée».

**M. Stehelin:** Il y a certaines choses... les documents relatifs au partenariat étaient structurés de telle manière que l'intention entre les associés... ne perdez pas de vue que, à ce moment, certains des associés qui, au départ, occupaient une position préminente se retrouvaient, au bout du compte, avec la portion congrue.

**Le sénateur Jessiman:** Il n'y avait pas non plus de lien de dépendance.

**Le sénateur Kirby:** Non, les honoraires d'experts-conseils n'étaient pas sans lien de dépendance.

**Le sénateur Jessiman:** Bien sûr que oui.

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi. Ils n'étaient pas sans lien de dépendance. Ils étaient tous... ceux à propos desquels j'ai...

**Le sénateur Jessiman:** Ils l'étaient.

**Le sénateur Kirby:** En toute justice, ceux à propos desquels j'ai posé des questions précises...

**Le président:** Ça suffit.

**Le sénateur Kirby:** Tout ce que je dis, monsieur le président... il a dit que les honoraires d'experts-conseils étaient sans lien de dépendance. Tout ce que je dis, c'est que les transactions conclues avec *Matthews Investment Inc.*, *Paxport International Inc.*, *Pearson Airport Management Inc.*, et cetera, ne sont pas sans lien de dépendance. C'est tout ce que j'ai dit.

**Le sénateur Jessiman:** Avec Claridge, ils l'étaient.

[Text]

**Senator Kirby:** Oh, with Claridge. I'm sorry. I didn't hear you say that.

**Senator Jessiman:** Claridge had to approve them.

**Mr. Stehelin:** The only answer I can give you is that you have to deal with this transaction from all of the partnership agreements at the top all the way down. If you don't deal with it as a total, then you can pick apart any paragraph in these agreements. If you want to deal with anything in isolation, you can do so.

**Senator Kirby:** In fact, I've been trying to avoid doing that.

What I was trying to say is on page 6 of our August 17 one — I just want to make sure I understood what you meant by the follow sentence. You say:

Certain construction management fees to the Matthews Group during the development and other consulting fees for various services to other members of the group are not included in the IRR calculation of 14 per cent.

I just wanted to make sure that I understood the fees.

You then went on to say, by the way, that you were going to be reporting on those and commenting on them under separate cover. Did you ever do that?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Kirby:** You did not do that. Okay, because we didn't have it. Okay.

Ross, can I go back, then, to start of my document C.

I'm actually going to give you a piece of paper just to make it easy, but I've just numbered them so that I can give them to my colleagues easily.

This is a report on a phone conversation you had with Donald Matthews on February 11, 1993. I must say you do terrific summaries of phone calls. Like it's really easy to understand, which is a good thing because it was a complicated transaction.

When you spoke to Mr. Matthews, the memo of your phone conversation makes it clear that what you were attempting to do was to understand where his \$20 million in equity was going to come from, and that while he told you that he had made separate — and I'm quoting from your memo:

MGL —

Matthews Group Limited —

— has made separate arrangements with one of its affiliated companies to fund \$20 million that is to be invested on the turnover date.

But as it's clear from reading the rest of the memo, he didn't really tell you where the 20 million was going to come from; is that right?

**Mr. Stehelin:** That's right.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Oh, avec Claridge. Excusez-moi. Je ne vous ai pas entendu faire cette précision.

**Le sénateur Jessiman:** Claridge devait les approuver.

**M. Stehelin:** La seule réponse que je puisse vous donner à ce propos est qu'on doit aborder la transaction du point de vue de tous les accords de partenariat conclus, depuis le sommet jusqu'à la base. Si vous n'abordez pas la transaction dans son ensemble, tout paragraphe des ententes peut être démolé. On peut le faire si on prend chaque élément séparément.

**Le sénateur Kirby:** En fait, je me suis efforcé d'éviter de le faire.

Tout ce que j'essayais de dire, c'est que, à la page 6 de votre lettre du 17 août... je veux simplement m'assurer que je comprends ce que la phrase suivante veut dire. Vous écrivez:

Certains frais de gestion liés à la construction versés au groupe Matthews en cours de développement et d'autres honoraires d'experts-conseils versés à d'autres membres du groupe pour des services divers n'ont pas été pris en considération dans le calcul du TRI, établi à 14 p. 100.

Je voulais simplement m'assurer de bien comprendre la question des frais.

Soit dit en passant, vous ajoutez que vous allez faire rapport à ce sujet et présenter une analyse sous pli séparé. L'avez-vous fait?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Vous ne l'avez pas fait. D'accord, parce que nous ne l'avions pas. D'accord.

Ross, puis-je revenir dans ce cas au début de mon document C?

En fait, je vais vous remettre un document, histoire simplement de vous faciliter la vie, mais je l'ai numéroté de façon à pouvoir le remettre sans mal à mes collègues.

Il s'agit du rapport d'une conversation téléphonique que vous avez eue avec Donald Matthews, le 11 février 1993. Je dois avouer que vous n'avez pas votre pareil pour résumer les conversations téléphoniques. Le texte est facile à comprendre, ce qui est bien parce qu'il s'agit d'une transaction complexe.

Après votre conversation avec M. Matthews, le rapport de votre conversation téléphonique établit clairement que vous tentiez de comprendre d'où les 20 millions de dollars de capitaux propres allaient provenir, et il vous a dit qu'il avait conclu des ententes distinctes... je cite votre rapport:

MGL...

Matthews Group Limited...

...a conclu des ententes distinctes avec l'une de ses filiales pour le financement des 20 millions de dollars qui doivent être versés au moment de la cession.

À la lecture du reste du texte, il apparaît clairement qu'il ne vous a pas vraiment dit d'où les 20 millions de dollars allaient provenir, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** Vous avez raison.

[Texte]

**Senator Kirby:** Why didn't he tell you? What do you think the rationale was?

**Mr. Stehelin:** I think everybody now knows where it was coming from. I think — I mean you could be totally Machiavellian and say he didn't want to tell me because it was a deep, dark secret. If you read his agreement with Allders — he had made an agreement with Allders that they were going to fund the \$20 million.

**Senator Kirby:** And he made that agreement in June of 1992, and this is February of 1993, so he knew — I mean he made the deal to get the 20 million a long time ago.

**Mr. Stehelin:** Well, it would take a long time to answer.

**Senator Kirby:** I just want to get the date in, that's all. It was made a long time ago.

**Mr. Stehelin:** The agreement speaks for itself.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Stehelin:** He had made an agreement with another party. I asked him where the \$20 million was coming from. If I wanted to be kind, I could say he wasn't entitled to disclose that unless he got the permission of Allders. As it turns out, it's Allders who gave me that document, not Matthews.

**Senator Kirby:** That's interesting.

**Mr. Stehelin:** Because it was a document that, as far as they were concerned — whether they had concerns with respect to the other partners, I don't know. I can't make a judgment on that.

Clearly, my job was to satisfy myself that there was \$20 million available, and somebody telling me they have \$20 million, I'm sorry, doesn't do it.

**Senator Kirby:** Doesn't help very much.

**Mr. Stehelin:** So it got dealt with, and we found out where the \$20 million was coming from.

**Senator Kirby:** I guess the answer is to ask Mr. Matthews why he didn't want to —

**Mr. Stehelin:** I can't impute anything.

**Senator Kirby:** I didn't know if that had subsequently come out.

Let me ask you a question about where that leads because when you have the 20 million — Matthews shares in Paxport were pledged against at least a portion of that \$20 million alone; is that correct?

**Mr. Stehelin:** That's correct.

**Senator Kirby:** You have to help me through this because I get confused on these business transactions here. If Matthews had failed and therefore Allders had wound up with the shares,

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi ne l'a-t-il pas fait? À votre avis, quelle en est la raison?

**M. Stehelin:** À l'heure actuelle, je pense que tout le monde sait d'où l'argent allait provenir. Je pense... vous pourriez être totalement machiavélique et dire qu'il n'a pas voulu me le dire parce qu'il s'agissait de quelque secret sombre et profondément enfoui. Si vous lisez l'entente conclue avec Allders... il avait conclu avec Allders une entente en vertu de laquelle cette société s'engageait à financer les 20 millions de dollars.

**Le sénateur Kirby:** Il a conclu cette entente en juin 1992, et nous sommes en février 1993, de sorte qu'il savait... l'entente visant les 20 millions de dollars avait été conclue beaucoup plus tôt.

**M. Stehelin:** Eh bien, répondre à cette question exigerait beaucoup de temps.

**Le sénateur Kirby:** Je voulais simplement mentionner la date, c'est tout. L'entente avait été conclue longtemps auparavant.

**M. Stehelin:** L'entente parle d'elle-même.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Stehelin:** Il avait conclu une entente avec une autre partie. Je lui ai demandé d'où les 20 millions de dollars allaient provenir. À sa décharge, je pourrais préciser qu'il n'était pas autorisé à divulguer cette information sans le consentement d'Allders. En réalité, c'est Allders, et non Matthews, qui m'a remis le document.

**Le sénateur Kirby:** C'est intéressant.

**M. Stehelin:** Parce qu'il s'agissait d'un document qui, en ce qui les concernait... j'ignore s'ils nourrissaient des inquiétudes à l'endroit des autres associés. Je ne suis pas en mesure de porter un jugement sur ce point.

De toute évidence, mon travail consistait à vérifier que les 20 millions de dollars étaient disponibles, et, je suis désolé, mais le simple fait que quelqu'un me dise qu'il a 20 millions de dollars ne suffit pas.

**Le sénateur Kirby:** Cela n'est pas très utile.

**M. Stehelin:** Nous nous en sommes donc occupés, et nous avons établi d'où les 20 millions de dollars allaient provenir.

**Le sénateur Kirby:** Je pense qu'il faudrait demander à M. Matthews pourquoi il ne voulait pas...

**M. Stehelin:** Je ne peux me permettre aucune insinuation.

**Le sénateur Kirby:** J'ignore si cela est par la suite apparu au grand jour.

Permettez-moi maintenant de vous demander où cela nous mène puisque, maintenant qu'on a les 20 millions de dollars... les actions de Paxport détenues par Matthews auraient été données en garantie contre au moins une portion de ces 20 millions de dollars, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Ici, vous allez devoir m'aider, parce que je suis dérouté par de telles transactions commerciales. Si Matthews avait échoué et qu'Allders s'était retrouvé avec les actions, quel



[Text]

what percentage would that have left — that would have, in effect, left Allders in control of T1T2, in a controlling position; am I correct? I got that in part — I will tell you what I got that from.

This is a chart, document F. This is simply a chart that you had drawn that attempts — thank God you did it because I was trying to do it without this. This attempts to show the shareholdings of various players coming into Paxport. If Allders had acquired the Matthews shares by virtue of default, that would have left Allders with over 50 per cent. Am I right on that?

**Senator Jessiman:** Paxport or Pearson?

**Senator Kirby:** Paxport.

**Senator Jessiman:** This is the first deal.

**Senator Kirby:** Right.

**Mr. Stehelin:** If Matthews had defaulted and Allders had taken the shares, you would have had Allders in control.

**Senator Kirby:** Was Allders a Canadian company? Do we know that?

**Mr. Stehelin:** Allders is owned by — it's a Canadian-controlled company. It's 49 per cent — Allders PLC is a publicly traded company.

**Senator Kirby:** In the U.K.

**Mr. Stehelin:** In the U.K., and I believe they own 49 per cent of Allders Canada.

**Senator Kirby:** That's what your documents say.

So you think that that — it's kind of complicated. What I'm trying to understand because — and the other 51 per cent was owned by Agra; is that correct?

**Mr. Stehelin:** That's correct.

**Senator Kirby:** Is Agra a Canadian-controlled company.

**Mr. Stehelin:** It is, yes.

**Senator Kirby:** In this investigation, sometimes you can have 49/51 situations in which someone else is actually truly in control even though someone else owns the majority of the share. Do you know who was actually controlling Allders Canada? I mean you didn't have to look — I tell you why this is a question. The RFP was extremely explicit about it having to be a Canadian-controlled company that got the transaction. I'm trying to understand whether under this scenario that if Matthews defaulted and Allders got control, did that leave the control of the operation in the hands of a company that wasn't eligible to bid under the RFP?

[Traduction]

est le pourcentage qui aurait été laissé... dans les faits, Allders aurait pris le contrôle de T1T2, se serait retrouvé en position de commande, n'est-ce pas? J'ai trouvé ce renseignement... je vais vous dire où je l'ai trouvé.

Il s'agit d'un tableau, c'est-à-dire du document F. C'est simplement un tableau que vous avez tracé pour tenter... vous l'avez fait, Dieu merci, parce que j'avais tenté d'y parvenir sans ce document. Dans le tableau, vous vous efforcez de montrer les actions de Paxport détenues par les divers intéressés. Si Allders était entré en possession des actions de Matthews dans l'hypothèse où cette dernière aurait fait défaut à ses obligations, Allders se serait retrouvé avec plus de 50 p. 100 des actions. Ai-je raison?

**Le sénateur Jessiman:** De Paxport ou de Pearson?

**Le sénateur Kirby:** De Paxport.

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit du premier marché.

**Le sénateur Kirby:** C'est juste.

**M. Stehelin:** Si Matthews avait fait défaut à ses obligations et qu'Allders était entré en possession des actions, Allders se serait retrouvé en position de commande.

**Le sénateur Kirby:** Allders est-elle une société canadienne? Le savons-nous?

**M. Stehelin:** Allders appartient à... il s'agit d'une société contrôlée par des Canadiens. À 49 p. 100, c'est... Allders PLC est une société avec actions émises dans le public.

**Le sénateur Kirby:** Au Royaume-Uni.

**M. Stehelin:** Au Royaume-Uni, et je crois qu'elle détient 49 p. 100 des actions d'Allders Canada.

**Le sénateur Kirby:** C'est ce que disent vos documents.

Vous pensez donc que... cela est compliqué. J'essaie de comprendre, parce que... et Agra détient le reste des actions, c'est-à-dire 51 p. 100, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Agra est-elle une société contrôlée par des Canadiens?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Dans le cadre de cette enquête, on constate que, même dans les situations où l'on se retrouve à 49 contre 51, il arrive parfois que le contrôle véritable ne soit pas exercé par le détenteur de la majorité des actions. Savez-vous qui contrôle effectivement Allders Canada? Vous n'aviez pas à regarder... je vais vous dire pourquoi la question se pose. Dans la demande de propositions, on a précisé de façon extrêmement explicite que la société avec qui le marché serait conclu devait être contrôlée par des Canadiens. En vertu de ce scénario, j'essaie de comprendre ce qui se serait produit si Matthews avait fait défaut à ses obligations et qu'Allders s'était retrouvé en situation de commande. Dans ce cas, le contrôle de l'opération aurait-il pu se retrouver aux mains d'une société qui, en vertu de la demande de propositions, n'était pas admissible?

[Texte]

**Mr. Stehelin:** I think the answer to that question is nobody knew the answer to that question, but I'll tell you right now —

**Senator Kirby:** Nobody knew.

**Mr. Stehelin:** — this issue became a very big issue in terms of an unwillingness to permit that structure to go forward in the final transaction.

**Senator Kirby:** Sorry. It became a big issue with —

**Mr. Stehelin:** In the negotiations, because the position taken by the Crown was “u-uh”, we are not going to find ourselves in the position — never mind about Canadian control — where a major tenant controls the airport.

I can tell you right now, this issue was a long and hard one. I was not a very popular camper when this issue came on the table. I mean everybody was not happy that this was a big issue.

When Claridge came in, obviously it became virtually a non-issue because what happened was the control aspect disappeared because Claridge owned 50 per cent and they owned 50 per cent. That possibility disappeared.

The way it was also dealt with among — was that nobody could have more than 15 per cent if they were “at non-arm's length”, and two —

**Senator Kirby:** Nobody could have no more than what?

**Mr. Stehelin:** 15 per cent.

**Senator Kirby:** One five. I thought that's what you said.

**Mr. Stehelin:** The other aspect was that until this was done, until this whole development was finished, you can't go off and flog your interest in this. That led to days of discussion and negotiation around those issues. It was a very big issue at the time it became apparent that the scenario you've described could arise.

**Senator Kirby:** But the scenario I described could have arisen — I understand how you got around it when Claridge got in. Prior to Claridge coming in — ie., looking at the actual response to the RFP by Paxport when Claridge was not a part of Mergeco but Paxport was on its own — then it could have arisen. Under those circumstances, the response to the — you would have had to outlaw Paxport from bidding by virtue of it conceivably not being Canadian controlled.

**Mr. Stehelin:** I don't know how you get from it may have happened to you would outlaw them on an RFP. It was an issue. There was a lot of discussion around when Claridge was not at the table — ie., in the initial stages when people were trying to figure out how to go forward with this. “How do we deal with this issue because we can't let it happen?” It was as simple as

[Translation]

**M. Stehelin:** Je pense que la réponse à cette question est que personne ne le savait, mais je vous dirai dès à présent...

**Le sénateur Kirby:** Personne ne le savait.

**M. Stehelin:** ...cet enjeu est devenu très important, en ce sens qu'on n'était pas disposé, dans le cadre de la transaction finale, à autoriser un tel montage.

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi. Cet enjeu est devenu important auprès de...

**M. Stehelin:** Dans le cadre des négociations, parce que la Couronne n'acceptait pas de se retrouver dans une situation en vertu de laquelle un important locataire aurait exercé le contrôle de l'aéroport, et je ne parle même pas du contrôle par une compagnie canadienne.

Je peux vous le dire, cette question a été difficile et longuement débattue. Lorsque cet enjeu s'est retrouvé sur la table, ma cote de popularité n'était pas à son plus haut. Ce que je veux dire, c'est que personne n'était heureux qu'il s'agisse d'un problème aussi grave.

Avec l'entrée en scène de Claridge, le problème ne se posait pratiquement plus puisque tout l'aspect de la prise de contrôle avait disparu: en effet, Claridge détenait 50 p. 100 des actions et ils détenaient 50 p. 100 des actions. La possibilité n'existait tout simplement plus.

La façon dont on a aussi réglé le problème entre... les actionnaires ne pouvaient détenir plus de 15 p. 100 des actions s'ils n'étaient pas sans lien de dépendance, et deux...

**Le sénateur Kirby:** Personne ne pouvait détenir plus que combien?

**M. Stehelin:** Quinze pour cent.

**Le sénateur Kirby:** Un, cinq. C'est ce que j'avais cru entendre.

**M. Stehelin:** L'autre aspect était que, en attendant que tout le processus soit terminé, on ne pouvait faire étalage de son intérêt. Il s'ensuivit des journées de pourparlers et de négociations à propos de ces enjeux. À ce moment, il s'agissait d'une question fort importante puisqu'on s'était aperçu que le scénario que vous avez décrit aurait pu se réaliser.

**Le sénateur Kirby:** Mais le scénario que j'ai décrit aurait pu se réaliser, je comprends comment vous avez pu contourner le problème au moment de l'entrée en scène de Claridge. Avant, c'est-à-dire lorsqu'on examine la réponse de Paxport à la demande de propositions, à l'époque où Claridge ne faisait pas partie de Mergeco et que Paxport faisait cavalier seul, il aurait pu se réaliser. Dans ces circonstances, la réponse à la... il aurait fallu déclarer Paxport inadmissible du simple fait que la société aurait pu échapper au contrôle des Canadiens.

**M. Stehelin:** Je ne vois pas comment vous pouvez passer de cette possibilité au fait de juger irrecevable une réponse à une demande de propositions. C'était un problème. À l'époque où Claridge n'était pas à la table, c'est-à-dire aux stades initiaux, au moment où tous s'efforçaient de déterminer comment donner suite à tout cela. «Puisque nous ne pouvons nous permettre que les

[Text]

that. There wasn't discussion around whether it fit with an RFP. That was not the issue.

**Senator Kirby:** It became the issue to settle it farther down.

**Mr. Stehelin:** "Here's a problem; we have to deal with this issue."

**Senator Jessiman:** But 51 per cent of the shares were owned by Canadians. Am I correct on that? You said 49 per cent by the British.

**Senator Kirby:** These are publicly held companies, so we don't know who owns them.

**Mr. Stehelin:** Allders Canada?

**Senator Jessiman:** Yes. Could it have possibly been owned by foreigners as well?

**Mr. Stehelin:** Allders Canada is 49/51.

**Senator Jessiman:** And the 51 is owned —

**Mr. Stehelin:** The 51 is owned by Agra, which is a Canadian company.

**Senator Kirby:** The problem we have is that we've seen deals — I don't mean on this one, but we've seen deals where you have 49/51 in which a Canadian in theory owns the 51, but the actual controlling interest by virtue of the agreement between the players is different. The RFP specified not only ownership, but it also specified control.

**Senator Tkachuk:** I think the issue wasn't ownership so much as that they were major leaseholders of the airport.

**Mr. Stehelin:** It was both. This was information that nobody had until that point in time.

**Senator Jessiman:** But Agra owned 51 per cent at all times. Agra is a Canadian company.

**Mr. Stehelin:** To the best of my knowledge.

**Senator Jessiman:** And it owned 51 per cent?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Agra is a Saskatchewan company, now in Calgary. I keep reminding people.

**Senator Kirby:** To pick up on your comment that this ultimately became what you called a "big issue", fundamentally, what was the issue people were arguing about?

**Mr. Stehelin:** Well it was two-fold, I think. One was the default where you would effectively have Allders. I mean Allders deals with Transport Canada. They are in virtually every airport across the country. They run all the duty-free shops, and you were going to have a major tenant who was controlling the

[Traduction]

choses évoluent de la sorte, comment pouvons-nous régler le problème? C'était aussi simple que cela. On ne s'est nullement préoccupé de la conformité à la demande de propositions. Telle n'était pas la question.

**Le sénateur Kirby:** Plus tard, c'est devenu l'enjeu à régler.

**M. Stehelin:** «Voilà un problème: nous devons le résoudre.»

**Le sénateur Jessiman:** Mais des Canadiens détenaient 51 p. 100 des actions. Ai-je raison sur ce point? Vous avez dit que les Britanniques détenaient 49 p. 100 des actions.

**Le sénateur Kirby:** Ce sont des sociétés publiques. On ne sait donc pas à qui elles appartiennent.

**M. Stehelin:** Allders Canada?

**Le sénateur Jessiman:** Oui. Aurait-elle pu aussi appartenir à des étrangers?

**M. Stehelin:** Les actions d'Allders Canada sont réparties à 49 contre 51.

**Le sénateur Jessiman:** Et les 51 p. 100 des actions appartiennent...

**M. Stehelin:** Les 51 p. 100 des actions appartiennent à Agra, qui est une société canadienne.

**Le sénateur Kirby:** Le problème que nous avons, c'est que nous avons vu des marchés... je ne pointe pas celui-ci du doigt, mais nous avons vu des marchés auxquels étaient mêlées des sociétés dont 51 p. 100 des actions étaient, en théorie, détenues par des Canadiens, mais où, en vertu d'une entente entre les intéressés, le contrôle véritable échoit à d'autres. Dans la demande de propositions, on faisait allusion non seulement au titre de propriété, mais aussi au contrôle.

**Le sénateur Tkachuk:** Je pense que le problème tenait non pas tant au titre de propriété, mais au fait qu'ils étaient d'importants locataires de l'aéroport.

**M. Stehelin:** Le problème portait sur les deux aspects. Il s'agit d'informations dont personne, jusque-là, ne disposait.

**Le sénateur Jessiman:** Mais Agra détenait 51 p. 100 des actions en tout temps. Agra est une société canadienne.

**M. Stehelin:** Au meilleur de ma connaissance.

**Le sénateur Jessiman:** Et elle détenait 51 p. 100 des actions?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Agra est une société de la Saskatchewan, maintenant établie à Calgary. Je ne cesse de le répéter.

**Le sénateur Kirby:** Je reviens sur une chose que vous avez dite. En bout de ligne, il s'est agi d'un enjeu important. Essentiellement, sur quoi les discussions portaient-elles?

**M. Stehelin:** Je pense qu'il s'agissait d'un problème à deux volets. En cas de défaut, on aurait effectivement eu affaire avec Allders. Ce que je veux dire, c'est qu'Allders aurait transigé avec Transports Canada. Cette société est présente dans pratiquement tous les aéroports du pays. Elle exploite toutes les boutiques



[Texte]

airport. At that point, the decision was very simple — “No, that’s not going to happen; that’s not acceptable.”

So people tried to come up with — before the issue went away because Claridge was there. Even Claridge acknowledged that they did not want a conflict in their partnership agreements. They didn’t want a conflict between a tenant and the airport. Wherever they had those situations, they had a structure in their partnership agreement to deal with that.

So it was really an issue — that was where the discussion was, and there were all kinds of ways of dealing with it — ie., if they had to realize their shares, they had to divest — I mean you can negotiate a whole number of ways to deal with the problem.

As I say, it turns out that that control, the 51 per cent issue, disappeared when Claridge came to the table. It was no longer an issue. There were enough issues without trying to keep them on the table at that point if they were not issues.

**Senator Kirby:** What was the reaction of Paxport to your first report?

**Mr. Stehelin:** I don’t think they liked it very much. They thought we were just going to stamp it “Okay, carry on.”

**Senator Kirby:** Did they essentially question either your credibility or your firm’s credibility?

**Mr. Stehelin:** I mean, I have lots of people that tell me I don’t know what I’m doing, so that doesn’t bother me.

**Senator Kirby:** Welcome to the club.

I wonder if I can turn — well, I tell you why I asked that question.

Do you have document G, Ross?

This is actually an internal government memo, but it’s dated March 12th. It gives a response to the people’s view of your work.

If you’ll just look on the second page where it says “Reaction of Paxport”. It says:

Paxport officials met... with Mme Labelle —

that was the Deputy Minister of Transport —

— and expressed outrage at what they see as bureaucratic stalling.

It then says:

Paxport questioned the credibility of everyone, including Deloitte & Touche.

It goes on to say:

...Paxport has increased their pressure via PMO and ministers.

In the course of this discussion, did Paxport ever attempt to — since the word “pressure” is used there — to put pressure on you

[Translation]

hors-taxe, et le contrôle de l’aéroport aurait passé aux mains d’un important locataire. À ce moment, la décision était fort simple: «Non, cela ne se fera pas; cela est inacceptable.»

On a donc tenté d’en venir... avant que le problème ne disparaisse à la suite de l’entrée en scène de Claridge. Même la société Claridge a convenu qu’elle ne voulait pas d’un conflit dans les ententes de partenariat. Elle ne voulait pas d’un conflit entre un locataire et l’aéroport. Partout où ce problème se posait, on a prévu, dans l’entente de partenariat, une structure permettant d’y faire face.

Il s’agissait donc d’un problème... voilà sur quoi les discussions ont porté, et il y avait toutes sortes de moyens d’y remédier, la société aurait pu réaliser ses actions, diversifier son portefeuille, je veux dire qu’il était possible de négocier toute une série de moyens de remédier au problème.

Comme je l’ai dit, dans les faits, la question des 51 p. 100 a disparu lorsque la société Claridge est entrée en scène. Le problème ne se posait plus. Il y avait trop de problèmes pour qu’on se permette de garder sur la table des enjeux qui n’en étaient plus.

**Le sénateur Kirby:** Quelle a été la réaction de Paxport à votre premier rapport?

**M. Stehelin:** Je ne pense pas qu’il leur ait beaucoup plu. Ils pensaient que nous allions simplement apposer un timbre d’approbation disant: «C’est d’accord, vous pouvez y aller.»

**Le sénateur Kirby:** Ont-ils essentiellement mis en doute votre crédibilité ou celle de votre firme?

**M. Stehelin:** Beaucoup de gens me disent que je ne sais pas ce que je fais, de sorte que cela ne me gêne pas beaucoup.

**Le sénateur Kirby:** Vous n’êtes pas le seul.

Je me demande si je peux maintenant passer... eh bien, je vais vous dire pourquoi j’ai posé cette question.

Ross, avez-vous le document G?

En fait, il s’agit d’une note de service gouvernementale, mais elle est datée du 12 mars. Elle décrit la réaction de ces gens à votre travail.

Reportez-vous à la deuxième page, où on lit: «Réaction de Paxport». Voici:

Des représentants de Paxport ont rencontré... Mme Labelle... qui était sous-ministre des Transports...

...et se sont dits outragés par ce qu’ils considèrent comme de l’obstruction bureaucratique.

On ajoute:

Paxport a mis en doute la crédibilité de toutes les parties, y compris Deloitte & Touche.

On lit également:

...Paxport a resserré la pression par l’entremise des ministres et du cabinet du premier ministre.

Pendant les pourparlers, la société Paxport a-t-elle jamais tenté, puisqu’on utilise ici le mot «pression», d’exercer des pressions sur

[Text]

vis-à-vis your analysis or to argue that you shouldn't be doing what you were doing?

**Mr. Stehelin:** The only answer I can give you — I had one very unpleasant meeting with people from Paxport.

**Senator Kirby:** How many times did you meet with them?

**Mr. Stehelin:** Through the negotiations, every day, but during this time frame, dealing with this issue — and it was, “If there's no problem with any of this, just give me the stuff.”

**Senator Kirby:** Sorry, I don't understand.

**Mr. Stehelin:** “If you are upset with this, I've asked for stuff and you prove I'm wrong.” I mean, that's very simply.

Now, you get people who try to pretend they are more important than you are and that's fine, but beyond that, other than telling everybody I didn't know what I was talking about and we didn't know what they were talking about, fine. “Go get me the information; I'm easy.”

**Senator Kirby:** So they were obviously not happy when you concluded that they had some problems with their financing, I presume?

**Mr. Stehelin:** Well, we stated what we felt the issues were. We felt these were the issues, this is what we knew, this what had to be dealt with, and they had to deal with it. It wasn't up to us to deal with. It wasn't up to the government to deal with. They took that as being an affront, or however they took it. But in terms of whether they had some minister or somebody else phone me up and try to beat me up, no.

**Senator Kirby:** I wouldn't have suggested that. I just didn't know what their attitude had been in terms of —

**Mr. Stehelin:** They returned my calls a lot quicker after that.

**Senator Kirby:** Leverage works.

Mr. Chairman, I have one other issue I want to raise, but I think I'll wait until Senator Tkachuk is finished and come back. Wasn't I right on 27 minutes or something like that?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Jessiman:** I want to skip ahead a bit because I want to deal with the cancellation of the agreement, but there are a couple of questions I would like to ask.

I think you did agree, and the senator agreed, that Claridge and Matthews' people deal with each other even though they are partners at arm's length. Claridge isn't just going to give money to the Matthews Group. I'm talking about the consulting. Whatever they did, they would have to earn it, would they not?

[Traduction]

vous par rapport à votre analyse, ou soutenu que vous ne devriez pas accomplir le travail dont vous vous acquittiez?

**M. Stehelin:** La seule réponse que je puisse vous donner... j'ai eu une rencontre très désagréable avec les représentants de Paxport.

**Le sénateur Kirby:** À combien de reprises les avez-vous rencontrés?

**M. Stehelin:** Pendant les négociations, chaque jour, mais, à ce moment et à propos de cette question, c'était: «Si tout cela ne pose aucun problème, donnez-moi simplement ce que vous avez.»

**Le sénateur Kirby:** Je m'excuse, je ne comprends pas.

**M. Stehelin:** «Si vous êtes mécontent, vous n'avez qu'à prouver que j'ai tort en me fournissant les renseignements que j'ai demandés.» Je veux dire, c'est très simple.

Maintenant, je me suis retrouvé avec des gens qui se prétendaient plus importants que moi, et c'est bien, mais, au-delà de cela, au-delà du simple fait qu'ils disaient à tout venant que je ne savais pas de quoi je parlais et que nous ne savions pas de quoi nous parlions, c'est bon. «Trouvez-moi les renseignements; je suis bon prince.»

**Le sénateur Kirby:** De toute évidence, ils ne devaient pas être très heureux lorsque vous avez conclu que leur financement posait problème, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** Eh bien, nous avons fait part des problèmes que nous avions perçus. Pour nous, il s'agissait de problèmes, et c'est ce que nous savions. Les problèmes devaient être réglés, et c'était à eux de le faire. Il n'appartenait ni à nous ni au gouvernement de le faire. Ils y ont vu un affront, ou je ne sais quoi. Quant à savoir si un ministre quelconque ou quelqu'un d'autre m'aurait téléphoné et aurait menacé de me battre, la réponse est non.

**Le sénateur Kirby:** Jamais je n'aurais laissé entendre pareille chose. Je voulais simplement savoir quelle avait été leur attitude du point de vue de...

**M. Stehelin:** Après, ils ont retourné mes appels beaucoup plus rapidement.

**Le sénateur Kirby:** Le pouvoir à l'oeuvre.

Monsieur le président, j'ai encore un point à soulever, mais je pense que j'attendrai que le sénateur Tkachuk ait terminé, après quoi je reviendrai à la charge. N'ai-je pas pris 27 minutes, ou quelque chose du genre?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** J'aimerais que nous allions un peu plus loin parce que je veux m'intéresser à l'annulation de l'accord, mais il y a deux ou trois questions que j'aimerais poser.

Je pense que le sénateur et vous avez convenu que les représentants de Claridge et de Matthews avaient transigé les uns avec les autres, même s'ils sont des associés sans lien de dépendance. Claridge n'allait pas se contenter de donner de l'argent au groupe Matthews. Je fais référence aux honoraires d'experts-conseils. Quoi qu'ils fassent, ils allaient devoir le gagner, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Stehelin:** I can't speak for Claridge. Clearly Claridge doesn't have to make their first billion. They have already made it.

**Senator Jessiman:** That's right.

**Mr. Stehelin:** And they didn't make it by, you know, simply giving money away and doing things that didn't make sense. You know, they are very sophisticated people. They had sophisticated people work on this thing. When you look at the documents, you know, it was a concern of theirs. Sure it was.

**Senator Jessiman:** Okay, that was negotiated and that's how it worked out, right?

**Mr. Stehelin:** It was a dynamic process. That's right.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a supplementary on that.

**Senator Jessiman:** Sorry.

**Senator Hervieux-Payette:** I've seen a lot of figures, but is there a document, besides what we are referring to, that we were given with regards to your involvement with this transaction that would simply tell me — and I will give you my simplistic way of looking at it — where are the profits and so on?

I was just imagining what I was talking about two days ago. Let's assume I build a house or buy a house and negotiate with the contractor a \$200,000 house. We agree that he is going to make a 10 per cent profit, so \$20,000. Then, after that, I realize that he's associated with his brother-in-law for carpet and is making a profit there. He is associated with his wife who has draperies and so on. The whole house, in terms of procurement of the house, is related to the contractor. At the end of the day, through different mechanisms related to this unit I'm dealing with, I realize that it's not 10 per cent but it's 20 per cent. You say to me — and I'm just returning your comments — you say, well, this is standard business practice.

Well when we are paid — and this is something that I've seen also in telecommunications with Bell Canada. The more they spend, when you make a return on the investment, of course the more money you make. However, when you talk about cost control and you talk about the bidding process, when you were not at arm's length — normally because you are contracting for yourself and then you have a return. Do we have the real figure of how much money was made with all the contracts — I mean whether they were management or construction — that were given to the parties in that deal?

Because as far as I am concerned, this is what is not clear to me. Because if you sell a unit, \$3 million, and this is the fair market value, but at the same time you sell it to yourself, you make a profit, a fair-market-value profit on a \$3-million unit that goes into your — and then, you make also a profit on the investment.

[Translation]

**M. Stehelin:** Je ne puis me prononcer pour Claridge. De toute évidence, Claridge n'avait pas à gagner son premier milliard de dollars. C'était déjà fait.

**Le sénateur Jessiman:** C'est juste.

**M. Stehelin:** Et s'ils y sont parvenus, ce n'est pas, vous savez, en jetant l'argent par les fenêtres et en réalisant des projets frivoles. Vous savez, ce sont des personnes très raffinées. Ils ont employé des personnes très raffinées à ce projet. Lisez les documents, et vous constaterez que cette question les préoccupait. Bien sûr.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. On a négocié, et c'est ce à quoi on a abouti, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** Il s'est agi d'un processus dynamique. Vous avez raison.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais poser une question supplémentaire à ce sujet.

**Le sénateur Jessiman:** Excusez-moi.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai vu beaucoup de chiffres, mais, hormis ceux auxquels nous faisons référence, nous a-t-on remis un document concernant votre participation à la transaction, document qui m'apprendrait simplement, et je vous présenterai une façon simpliste de voir les choses, où les profits sont réalisés, et cetera?

Je me suis prise à imaginer ce dont j'ai parlé il y a deux jours. Imaginons que je construis ou que j'achète une maison, et que je m'entends avec l'entrepreneur sur un prix de 200 000 \$. Nous convenons qu'il va réaliser un profit de 10 p. 100, soit 20 000 \$. Après coup, je me rends compte qu'il est associé avec son beau-frère pour les tapis et que, là aussi, il réalise un profit. Il est aussi associé avec sa femme, qui s'occupe des rideaux, et cetera. Tous les fournisseurs sont liés à l'entrepreneur. Au bout du compte, je réalise que l'entrepreneur, grâce aux divers mécanismes mis en place pour la maison que j'achète, touche non pas 10 p. 100, mais bien 20 p. 100. Vous me dites, et je me contente de vous rappeler vos propos, vous me dites: «Eh bien, il s'agit d'une pratique commerciale courante.»

Eh bien, lorsqu'on nous paie... j'ai aussi été témoin de ce phénomène dans le domaine des télécommunications à Bell Canada. Lorsque vous obtenez un rendement sur vos investissements, plus ils dépensent, plus vous gagnez d'argent. Toutefois, lorsqu'il est question de contrôle des coûts et de la procédure d'appel d'offres, lorsque vous n'êtes pas sans lien de dépendance, parce que, normalement, on passe des marchés pour soi-même et on obtient un rendement. Dans ce marché, savons-nous combien d'argent tous les contrats ont procuré aux parties, qu'il s'agisse de la gestion ou de la construction?

Pour moi, voilà ce qui n'est pas clair. Si vous vendez une maison 3 millions de dollars et que c'est là la juste valeur marchande, mais que, en même temps, vous vous la vendez à vous-même, vous réalisez un profit, un profit correspondant à la juste valeur marchande sur une propriété de 3 millions de dollars, profit qui va tout droit dans votre, et puis, vous réalisez également un profit sur l'investissement.



[Text]

So I just say, this is what is not clear for me. How much money and profit was generated in the first phase, which was construction? And then, over the year, as far as the operation, and then — so there is a profit there, that continues year after year on the operation side or the management side. And then there is a profit to the investors.

I don't seem to see the real figure. Maybe you have it, and maybe you can provide it —

**Senator Jessiman:** Would you —

**Senator Gigantès:** Please. Don't interrupt.

**Senator Hervieux-Payette:** I am asking to clarify, because you are asking the same question.

**Senator Jessiman:** There is money — and I am sure the witness will agree. The investors are those that put up the money, and they are getting a return —

**Senator Hervieux-Payette:** Can I have the answer from him? I am asking the question to Mr. Stehelin.

**Senator Jessiman:** What's the question?

**Senator Hervieux-Payette:** The question is: How much money went to the contractor, to the operator and to the people who invested? So it is not a very difficult question, but I'm saying, we are always talking about a return to the equity, but this contract has generated more than just that profit. That's what I am trying to find out. Because they were not at arm's length when they were contracting.

**The Chairman:** All right. Let Mr. Stehelin take his time and answer the question.

**Mr. Stehelin:** I understand your question. The simple answer to your question is this: Is there a simple piece of paper that gives you an answer? No.

Having said that, all of those numbers and all of those costs are in the projections, okay, that — I usually refer to them as the August 15th projections, which seem to be the last sort of ones. You've got to remember that these projections, as things were negotiated in and out, changed.

I mean, these numbers were being run every night during the negotiations, okay?

I understand your question. Can that be done? Yes, you can do that. You can pull out all of those costs. Okay?

Were those issues dealt with during the negotiations? Yes. Okay? And by various groups, because you had various people with various expertise. The construction people was a 5 per cent management fee on construction. I mean, were those reasonable?

I think you could get that information, if you took the time and went through it. The easiest place to find it would be to ask somebody to pull that out of the projections.

There's two things that happened in the numbers, to try to help you. There was no return on this project for the first 10 years to

[Traduction]

Voilà donc ce qui n'est pas clair pour moi. Combien d'argent et de profit a-t-on réalisé dans le cadre de la première phase, celle de la construction? Et puis, au fil des ans, dans le cadre de l'exploitation... et puis, on réalise là un profit, et le tout se poursuit année après année à l'égard de l'exploitation ou de la gestion. Et puis il y a un profit pour les investisseurs.

Je ne vois pas le chiffre précis. Peut-être l'avez-vous, et peut-être pouvez-vous le fournir...

**Le sénateur Jessiman:** Pourriez-vous...

**Le sénateur Gigantès:** S'il vous plaît. Laissez-la terminer.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je demande qu'on précise parce que vous posez la même question.

**Le sénateur Jessiman:** Il y a de l'argent, et je suis certain que le témoin sera d'accord. Les investisseurs sont ceux qui avancent l'argent, et ils obtiennent un rendement...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je entendre la réponse du témoin? Je posais la question à M. Stehelin.

**Le sénateur Jessiman:** Quelle est la question?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La question est la suivante: combien d'argent ont touché l'entrepreneur, l'exploitant et les investisseurs? Ce n'est donc pas une question très difficile. Ce que je dis, c'est qu'on réalise toujours un rendement sur les investissements, mais le contrat en question a procuré plus qu'un simple profit. C'est ce que j'essaie de déterminer. Parce qu'ils n'étaient pas sans lien de dépendance au moment où ils passaient les contrats.

**Le président:** Très bien. Laissons M. Stehelin prendre son temps et répondre à la question.

**M. Stehelin:** Je comprends votre question. Y a-t-il un document où se trouverait la réponse? La réponse simple est la suivante: non.

Cela dit, tous ces chiffres et tous ces coûts sont des projections, d'accord, que... habituellement, je parle des projections du 15 août, qui semblent les dernières de la sorte. Vous ne devez pas perdre de vue que les projections ont changé dans le courant des négociations.

Ce que je veux dire, c'est que pendant les négociations, ces chiffres ont défilé chaque soir. D'accord?

Je comprends votre question. Cela peut-il être fait? Oui, c'est possible. Vous pouvez extraire tous ces coûts. D'accord?

S'est-on penché sur ces questions dans le cadre des négociations? Oui. D'accord? Divers groupes ont été touchés parce que divers groupes ayant des connaissances diverses étaient présents. Les gens de la construction prélevaient des frais de gestion de 5 p. 100 sur la construction. Cela est-il raisonnable?

Si vous preniez le temps d'examiner les documents, je pense que vous pourriez obtenir ces renseignements. Le meilleur moyen d'y parvenir consisterait à demander à quelqu'un de les extraire des projections.

Pour vous aider, je précise d'ores et déjà que deux phénomènes se sont produits à l'égard des chiffres. Pendant les dix premières

*[Texte]*

the investor; they got zero. In fact, if you tried to calculate it, it was a negative return almost.

The major components of the construction costs and those fees were built in. Lockheed's management fee is built into the numbers. But whether Lockheed managed the airport or somebody else did, somebody was going to have to manage the airport.

To use the analogy of your house, if, at the end of the day, you didn't buy your carpets from the related party but you bought them from another party, so long as they were generally the same price, it shouldn't make any difference to you, right?

So what you have to try to do is, first of all, I think you're entitled to understand what all the fees are, and I think you can get those out of the numbers. There were costs that were deleted. There were costs that were added. The numbers changed. There were different things that changed. When you start to put money in, it changes all the equations. There is no simple sheet that has that on it.

At the end of the day, though, when you looked at the whole transaction — if you want my personal view — there was no return to anybody in the first 10 years. That was the high risk part of this transaction, okay?

It was high risk for a number of reasons, because there was a lot of uncertainty about traffic levels. There was a lot of uncertainty as to what you could tear down, how you were going to do it. Airplanes are fragile. They don't like to run into things, and they don't like things running into them.

When you look at the rate of return as you move out, during the 47 years, the one anomaly that's wrong with those projections that everybody tried to cover in the agreement was, there is not an airport or a building standing anywhere else in the world that, 25 years later, you don't have to put as much money into it as it cost you to build it.

When you look at the rates of return in this transaction, that's not factored in. What happens is, the debt gets paid off by year 25. And then this thing looks like a milch cow. It's going to do nothing but print cash, right? And that's where the rate of return is.

Now, it has to be huge, because when you present-value that back, the longer you go out to get your rate of return, the bigger it has to be to give you something that's meaningful today.

The big flaw in those numbers — from my perspective, the big risk in those numbers was, 25 years out, to maintain a world-class facility, they were going to have to spend \$800 million. It wasn't in the numbers. Okay?

*[Translation]*

années, les investisseurs n'obtenaient aucun rendement; ils n'obtenaient rien. En fait, si vous tentiez de l'établir, vous aboutissiez pratiquement à un rendement négatif.

Les principales composantes des coûts de la construction et de ces frais étaient comprises. Ces chiffres tiennent compte des frais de gestion de Lockheed. Mais que ce soit Lockheed ou une autre société qui gère l'aéroport, une chose demeure: quelqu'un devra le faire.

Pour revenir à votre analogie de la maison, si, au bout du compte, vous achetez vos tapis non pas du parent de l'entrepreneur, mais d'une autre personne, il n'y aurait rien de changé, à condition qu'il soit généralement de prix équivalent, n'est-ce pas?

Ce qu'il faut faire, dans un premier temps, je pense que vous avez le droit de comprendre ce que sont tous les frais, et je pense que les chiffres peuvent vous l'apprendre. Des coûts ont été supprimés. D'autres ont été ajoutés. Les chiffres ont changé. Diverses choses ont changé. Lorsqu'on commence à injecter des fonds, toutes les équations changent. Sur ce point, on n'a pas produit un document unique.

Au bout du compte, cependant, lorsqu'on examine l'ensemble de la transaction (je vous donne mon point de vue personnel), personne n'allait obtenir le moindre rendement pendant les dix premières années. Voilà les risques élevés associés à la transaction. D'accord?

Les risques étaient élevés pour un certain nombre de raisons, parce que les niveaux d'achalandage étaient cause d'une grande incertitude. L'incertitude était aussi grande à propos de ce qu'on allait pouvoir démolir et de la façon dont on allait procéder. Les avions sont fragiles. Ils ne doivent pas buter contre des obstacles, et on ne doit pas non plus les heurter.

Lorsqu'on examine le taux de rendement pour les années subséquentes, pour l'ensemble des 47 années, la seule anomalie associée à ces projections, anomalie que toutes les parties à l'entente ont tenté de camoufler, c'est que, dans le monde entier, il n'y a pas un seul aéroport ou un seul immeuble qui, 25 ans plus tard, n'exigera pas des investissements comparables au coût de la construction.

Lorsqu'on se penche sur les taux de rendement associés à la transaction, on n'en tient nul compte. Ce qui se produit, c'est que, après 25 ans, la dette est remboursée. Après, le projet donne l'impression d'être une vache à lait, rien d'autre qu'une machine à imprimer de l'argent, n'est-ce pas? Et voilà d'où vient le taux de rendement.

Maintenant, ce taux doit être considérable, parce que lorsqu'on établit la valeur actualisée, plus le taux de rendement met du temps à se réaliser, et plus il doit être important pour vous donner quelque chose à vous mettre sous la dent aujourd'hui.

La lacune contenue dans ces chiffres... à mon point de vue, le risque associé à ces chiffres était que, dans 25 ans, il allait falloir dépenser 800 millions de dollars pour maintenir des installations de classe mondiale. Cela ne faisait pas partie des chiffres. D'accord?

## [Text]

So when you take all of that and you play around with it all and you've looked at the construction fee of 5 per cent and all of that, you had to balance all of that.

And so, I think, if you can get somebody to give you those numbers, so you understand it, try to factor in that other stuff. Because it is a long, long time before there is any meaningful rate of return on this thing.

And, you know, that was the nature of the problem everybody faced. Because it's not a simple transaction. It is not easy to rebuild an operating airport. Not very many people try to do it.

**Senator Hervieux-Payette:** But all the costs that entered into construction, from the first initial investment, there was no bidding process that would put at arm's length the people who were building.

**Mr. Stehelin:** That was built into the partnership agreement.

**Senator Hervieux-Payette:** In fact, that is my point, Mr. Chairman. How did we know it was the best possible price for the —

**The Chairman:** Senator, I will put you down as another questioner, because you've had a long supplementary.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, I was not too long. I think I got a good, long explanation.

Thank you for the explanation.

**Mr. Stehelin:** The information is there.

**Senator Jessiman:** I want to go ahead in time when Mr. Nixon was appointed in early November or late October of 1993.

Did you meet with Mr. Nixon?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Jessiman:** Did you talk to him on the telephone or get any letter or anything from him?

**Mr. Stehelin:** Somebody phoned me and asked me whether I'd been involved, and I said yes. And they said, "Would it be possible to talk to you," and I said, "By all means, whenever you want to talk," and I never heard from anybody after that.

**Senator Jessiman:** So you heard from some person that was representing Mr. Nixon?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Jessiman:** Now, I know there is a report to Robert Nixon from Crosbie & Co. Inc., and, in that report, it says:

Since being retained by you at the beginning of November to provide financial advice in connection with your review of the transaction entered into by the Government of Canada with Pearson Development Corporation for the redevelopment of Terminals 1 and 2 (the "project"), we have...

## [Traduction]

Lorsque vous prenez en considération l'ensemble des données, que vous jouez avec elles et vous examinez les frais de construction de 5 p. 100 et tout le reste, il faut établir un équilibre.

Aussi, si quelqu'un vous fournit ces chiffres, vous devez, pour bien comprendre, tenir compte des autres facteurs. Parce que le marché aurait mis du temps, beaucoup de temps à procurer un taux de rendement important.

Et, vous savez, voilà la nature du problème auquel tous étaient confrontés. Il ne s'agissait pas d'une transaction simple. Ce n'est pas une mince tâche que de reconstruire un aéroport fonctionnel. Peu de gens s'y essaient.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais si on tient compte de tous les coûts engagés pour la construction, depuis les investissements initiaux, aucune procédure d'appel d'offres ne peut garder les constructeurs sans lien de dépendance.

**M. Stehelin:** Cela faisait partie de l'entente de partenariat.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En fait, c'est ce que je dis, monsieur le président. Comment peut-on savoir qu'il s'agissait du meilleur prix possible pour le...

**Le président:** Sénateur, je vous ajouterai à la liste des intervenants, parce que vous avez posé une longue question supplémentaire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Eh bien, je n'ai pas pris trop de temps. Je crois avoir obtenu une longue et bonne explication.

Je vous remercie de l'explication.

**M. Stehelin:** Les renseignements sont là.

**Le sénateur Jessiman:** Je veux que nous nous intéressions maintenant au moment où M. Nixon a été nommé, au début de novembre ou à la fin d'octobre 1993.

Avez-vous rencontré M. Nixon?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Lui avez-vous parlé au téléphone, ou vous a-t-il envoyé une lettre ou un autre message quelconque?

**M. Stehelin:** Quelqu'un m'a téléphoné pour me demander si j'avais mis la main à la pâte, et j'ai répondu que «oui». Et il m'a demandé s'il était possible de me parler. Je lui ai répondu: «Tout à fait, dès que vous voudrez parler...». Puis je n'en ai jamais plus entendu parler.

**Le sénateur Jessiman:** Il y a donc quelqu'un qui représentait M. Nixon qui a communiqué avec vous?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Bon, maintenant, je sais qu'il y a un rapport de *Crosbie & Co. Inc.* à l'intention de Robert Nixon. Dans ce rapport, on peut lire:

Depuis que vous nous avez demandé, au début de mois de novembre, de vous fournir des conseils d'ordre financier en rapport avec votre examen de la transaction intervenue entre le gouvernement du Canada et la *Pearson Development Corporation* pour le réaménagement des aéroports 1 et 2 (le «projet»), nous avons...



[Texte]

And then it lists a number of persons that he has talked with. In the third one, he says:

...(iii) had conversations with Deloitte & Touche in their capacity as advisors to Transport Canada in this transaction...

And I assume that is correct?

**Mr. Stehelin:** Well, the only conversation I had with anybody — and I can tell you this because I thought it was — anyway — was: Was I the person involved? Yes. Would it be possible if we wanted to talk to you, to talk to you? Yes, by all means, whenever you want to talk. Okay, thank you very much, good-bye.

**Senator Jessiman:** And that's all that was done? And was the person that you talked to from Crosbie & Co.?

**Mr. Stehelin:** I don't know.

**Senator Jessiman:** He didn't tell you.

**Mr. Stehelin:** The only thing I can say is, when I look at Mr. Nixon's report, Deloitte & Touche is not mentioned, so.

**Senator Jessiman:** Did you see the Crosbie report? Did you see it?

**Mr. Stehelin:** I've seen both of them, yes.

**Senator Jessiman:** And let's then look at — I'd like to just deal with the Crosbie — and he emphasized rates of return. You know, the three — he said, you know, that he thought it could be considered high in these circumstances. And he gives a utility. And then he gives a real estate transaction, although he didn't talk to anybody in real estate, as you know, if you have — and you have read it, right?

And also, he compares with the return at Terminal 3, although he qualifies that by saying: Notwithstanding I am saying this, the people at Transport Canada have said it is probably not a comparable because of different circumstances.

I would just like you to tell me what you think of what Crosbie has said in respect — well, the whole report, if you can comment on it at all; and, also, in particular, the rate of return.

**Mr. Stehelin:** Are you talking about the Nixon report as opposed to —

**Senator Jessiman:** I am talking about the Crosbie report.

**Mr. Stehelin:** I've never seen the Crosbie report.

**Senator Jessiman:** Oh, I opened it and I asked — maybe you didn't hear me.

**Mr. Stehelin:** I've seen the Nixon reports, but I haven't seen the Crosbie report.

**Senator Jessiman:** Well, then I can't ask you any questions — well, maybe I can. Maybe I can.

Well, it makes it difficult for you, but what he's saying — he said, we reviewed — I'll just read this out to you so that it's on

[Translation]

Puis il y a une liste de personnes à qui il a parlé. Au troisième point, il dit:

...(iii) [j'ai] eu des conversations avec Deloitte & Touche en leur qualité de conseillers auprès de Transports Canada pour ce qui touche cette transaction...

Puis-je présumer que cela est vrai?

**M. Stehelin:** Eh bien, la seule conversation que j'ai eue avec qui que ce soit, et je peux vous le dire parce que je croyais que c'était... de toute façon, est-ce que c'était bien moi? Oui. «Est-ce qu'il serait possible de vous parler?» »Oui, tout à fait, dès que vous voudrez parler... D'accord, merci beaucoup, bonjour.»

**Le sénateur Jessiman:** Et c'est tout ce qui a été fait? La personne qui vous a parlé était-elle chez Crosbie & Co.?

**M. Stehelin:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Il ne vous l'a pas dit.

**M. Stehelin:** Tout ce que je peux dire, en regardant le rapport de M. Nixon, c'est que Deloitte & Touche n'est pas mentionné alors...

**Le sénateur Jessiman:** Avez-vous vu le rapport Crosbie? L'avez-vous vu?

**M. Stehelin:** Je les ai vus, les deux, oui.

**Le sénateur Jessiman:** Regardons donc, je veux seulement regarder le rapport Crosbie, et il a insisté sur le taux de rendement. Vous savez, les trois, il a dit, enfin, croire que cela pourrait être considéré comme élevé dans les circonstances. Et il a parlé d'un service public. Puis il parle d'une transaction immobilière, même s'il n'a pas vraiment parlé à des gens de l'immobilier, comme vous le savez, si on a, et vous l'avez lu, n'est-ce pas?

De même, il compare le cas à celui de l'aérogare 3, même s'il apporte une précision: malgré le fait que je dise cela, les gens chez Transports Canada ont dit que ce n'est probablement pas comparable en raison de circonstances qui ne sont pas les mêmes.

J'aimerais simplement que vous me disiez ce que vous pensez de ce que M. Crosbie a affirmé en rapport avec, eh bien, le rapport en entier, ce que vous pensez du rapport en entier et, en particulier, la question du taux de rendement.

**M. Stehelin:** Parlez-vous du rapport Nixon par opposition au...

**Le sénateur Jessiman:** Je parle du rapport Crosbie.

**M. Stehelin:** Je n'ai jamais vu le rapport Crosbie.

**Le sénateur Jessiman:** Ah, je l'ai ouvert et j'ai demandé, vous ne m'avez peut-être pas entendu.

**M. Stehelin:** J'ai vu les rapports Nixon, mais je n'ai jamais vu le rapport Crosbie.

**Le sénateur Jessiman:** Eh bien, je ne peux donc pas vous poser de questions, enfin, peut-être que je peux le faire. Peut-être que je peux.

Eh bien, il est plus difficile pour vous de répondre, mais, ce qu'il dit, il a dit, nous avons examiné, je vais simplement en faire

[Text]

the record, and then you'll have it. It's too bad I don't have a copy for you. Maybe we should make a copy so the witness could —

**Mr. Nelligan:** I have a copy here.

**Senator Jessiman:** Can you give him a copy? It's page 4.

I'm going to just read it into the record. On page 4, where he is giving us three examples:

We reviewed with Deloitte & Touche, financial advisors to Transport Canada in this project, their analysis of required returns on equity in utilities...

Is that a correct statement?

**Mr. Stehelin:** No, they never reviewed them with us. Certainly not with me. If they reviewed them with somebody else in the firm, I'd be very surprised, but they never reviewed them with me.

**Senator Jessiman:** And if someone else in your firm had been interviewed, wouldn't they have told you?

**Mr. Stehelin:** There would be only one other individual, and I know for a fact that they never reviewed it with him.

**Senator Jessiman:** I'm going to keep reading it, and you can just follow me along, if you would.

...the kind of return that would be required on equity in this project. The reason for this approach is that from a return on equity point of view, there are certain similarities in the financial risks associated with this kind of project and those inherent in a utility. Accordingly, an analysis of utility returns can provide a benchmark to assess the kind of returns on equity that could reasonably be required in the proposed project after adjusting for differences in the nature of the businesses and associated differences in financial risk.

Deloitte & Touche indicated that in their view the after tax return on equity in high grade utilities in today's markets is in the range of 9% to 10%. In August 1993, Deloitte Touche indicated that such returns were moving to the 10.5% to 11% range and over the 12 months prior to that, they had been in the 12% to 15% range. Under the rate structure in the capital markets at the time, for a project such as this where there are additional risks compared to high grade utilities, they felt that a reasonable after-tax return on equity would be in the range of 12% to 16%...

I assume they certainly read your letter.

[Traduction]

la lecture à voix haute pour que cela figure dans le compte rendu. À ce moment-là, vous l'aurez. Il est dommage que vous n'en ayez pas un exemplaire. Nous devrions peut-être en faire une photocopie pour que le témoin puisse...

**M. Nelligan:** J'en ai une copie ici.

**Le sénateur Jessiman:** Pouvez-vous lui en donner un exemplaire? Nous sommes à la page 4.

Je vais simplement en faire la lecture pour le compte rendu. À la page 4, il nous donne trois exemples:

Nous avons examiné avec la société Deloitte & Touche, conseillers financiers de Transports Canada en rapport avec ce projet, son analyse du rendement exigé sur les investissements dans le secteur des services publics...

Cela est-il juste?

**M. Stehelin:** Non, ils ne l'ont jamais examiné avec nous. Certainement pas avec moi. Ils l'ont peut-être examiné avec quelqu'un d'autre de cette société, mais je serais étonné. Ils ne l'ont jamais examiné avec moi.

**Le sénateur Jessiman:** Et si quelqu'un d'autre de votre société avait été interviewé, il vous l'aurait dit, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** Il n'y aurait qu'une seule autre personne, et j'ai la certitude qu'ils ne l'ont jamais examiné avec lui.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais continuer ma lecture, et vous pourrez suivre mon propos, si vous voulez.

...le genre de rendement que les investissements devraient donner dans le contexte de ce projet. Si nous avons adopté cette approche, c'est que du point de vue du rendement des investissements, il existe certaines similitudes entre les risques financiers associés à un projet de cette nature et ceux qui sont inhérents à un service public. Par conséquent, une analyse du rendement dans le secteur des services publics peut servir de jalon à qui veut évaluer le genre de rendement des capitaux propres auquel on pourrait raisonnablement s'attendre dans le cas du projet qui est proposé, après rajustement des différences relevées entre la nature des entreprises et des différences connexes du point de vue du risque financier.

La société Deloitte & Touche signale que, à ses yeux, le rendement des investissements après impôt pour les services publics de première qualité sur le marché d'aujourd'hui se situe autour de 9 p. 100 ou 10 p. 100. En août 1993, Deloitte & Touche a signalé que le rendement à ce chapitre s'approchait de 10,5 p. 100 à 11 p. 100 et qu'au cours des 12 mois précédents, il variait entre 12 p. 100 et 15 p. 100. Étant donné les taux qui marquaient les marchés financiers à ce moment-là, pour un projet de cette nature, qui comporte des risques supplémentaires par comparaison à un service public de première qualité, Deloitte & Touche étaient d'avis qu'un rendement raisonnable après impôt varierait entre 12 p. 100 et 16 p. 100...

À coup sûr, ils ont lu votre lettre.

[Texte]

...Adjusting these percentages for the approximate 1% decline in after tax utility returns since August 1993, would suggest a range under current market conditions of 11% to 15% per cent after tax on equity. This compares with the 14.2% projected after tax return on equity for the project as discussed above.

So he is saying, as far as you are concerned, it is the same as a utility or in that range. So he is not disagreeing. But he now goes to — and I want — if you can speak of these next ones:

In addition, this project, from a financial risk point of view, also has similar characteristics to that of a major income producing real estate development. Accordingly, the kinds of returns required for investors in major income producing real estate developments may also provide a general indication as to the types of returns that would be required to raise equity in the project after consideration for differences in the nature of the proposed project from major income producing real estate developments as these affect financial risk.

For year nine, after the completion of the development of the project at the end of year eight, the project is projected to have an operating cash flow before debt service of approximately \$111 million. Using a capitalization rate on this cash flow of 9%, the project would have a value at the end of year nine of \$1.23 billion prior to debt.

Now, he uses 9 per cent. And didn't you use, in this project, 10.5?

**Mr. Stehelin:** Well, he is talking about two different things, though. He is talking about capitalization rate, and you are talking about a discount rate.

He is saying basically, that if you — you know, I think the important part is this sentence:

...While one could debate the choice of capitalization rate...

He used a 9 per cent cap rate. I can tell you right now, in Toronto, you would not get a lender in any real estate deal to lend to you on that kind of cap rate in 1993.

**Senator Jessiman:** What kind of a rate, do you think? What's your best guess?

**Mr. Stehelin:** They weren't interested in your capitalized value. They were interested in cash flow and debt servicing.

The whole real estate market, especially in Ontario, and the way lenders look at it, has changed significantly. His cap rate, in my opinion, in the markets then and now, even today, is too low.

**Senator Jessiman:** Give us it then.

**Mr. Stehelin:** Ninety-three.

[Translation]

...en rajustant ces pourcentages en fonction de la diminution d'environ 1 p. 100 enregistré depuis août 1993 au chapitre du rendement après impôt des services publics, le rendement après impôt varierait entre 11 p. 100 et 15 p. 100 dans l'état actuel du marché. Cela se compare bien au rendement projeté dans le cas du projet, dont il est question plus haut, soit 14,3 p. 100.

Il dit donc, selon vous, que c'est la même chose, à peu près la même chose qu'un service public. Il n'est donc pas en désaccord. Toutefois, il dit ensuite... et je veux... que pensez-vous de ce qu'il dit par la suite?

En outre, ce projet, du point de vue du risque financier qu'il comporte, présente aussi des similitudes avec les grands projets immobiliers producteurs de revenus. Par conséquent, le genre de rendement que doivent obtenir ceux qui investissent dans les grands projets immobiliers producteurs de revenus peuvent donner une idée générale du genre de rendement qu'il faudrait obtenir pour amasser des capitaux propres dans le contexte de ce projet, compte tenu des différences relevées quant à la nature du projet proposé, par rapport à un grand projet immobilier producteur de revenus, du point de vue du risque financier.

À la neuvième année, après l'achèvement des travaux, à la fin de la huitième année, l'encaisse projetée pour l'exploitation devrait, avant le service de la dette, s'élever à quelque 111 millions de dollars. Si on applique un taux de capitalisation de 9 p. 100 à cette encaisse, le projet aurait à la fin de la neuvième année une valeur de 1,23 milliard de dollars, moins la dette.

Maintenant, il choisit d'utiliser le taux de neuf p. 100. Et vous, n'avez-vous pas choisi, dans le cas de ce projet, 10,5 p. 100?

**M. Stehelin:** Eh bien, il parle tout de même de deux choses différentes. Il parle du taux de capitalisation, et vous, vous parlez du taux d'actualisation.

Essentiellement, il dit que si vous... enfin, la partie importante de la phrase est la suivante:

...bien qu'on puisse débattre du choix du taux de capitalisation...

Il a appliqué un taux de capitalisation de 9 p. 100. Je peux vous dire tout de suite qu'à Toronto, on n'aurait pu convaincre un prêteur d'embarquer à ce taux de capitalisation en 1993 dans un projet immobilier.

**Le sénateur Jessiman:** Quel genre de taux, selon vous...? Au meilleur de votre connaissance?

**M. Stehelin:** Ils ne s'intéressaient pas à la valeur capitalisée. Ils s'intéressaient à l'encaisse et au service de la dette.

Le marché immobilier dans son ensemble, surtout en Ontario, et la façon dont les prêteurs l'envisagent ont changé considérablement. Son taux de capitalisation, à mon avis, n'est pas assez élevé, ni pour le marché de l'époque ni même encore pour le marché d'aujourd'hui.

**Le sénateur Jessiman:** Qu'est-ce que c'est, alors?

**M. Stehelin:** 1993.



[Text]

**Senator Jessiman:** What would your guess be?

**Mr. Stehelin:** If you could get a bank to lend to it, they would be simply looking at the cash flow.

What happened was, when inflation got beat up and there wasn't inflation anymore, real estate became a terrible investment, okay? And it's still a terrible investment.

**Senator Jessiman:** I know.

**Senator Kirby:** You noticed that was said with some passion, did you?

**Mr. Stehelin:** The way values were determined by real estate people and by the banks, and having lived through Royal Trust, I can tell you, you had cap rates of 9 and 10 and 11 and 12 per cent, you couldn't get a buyer for it. You couldn't get a buck a square foot. You can still lease triple-A space today in Toronto for \$10 a square foot. At the height, it was \$35.

What happened during this period — the big difference and the big concern that we had throughout, and it is what led to that cash reserve concept and making sure that the cash flow was there, at least in the initial stages — was that the cap rates became academic.

I think his cap rate is too low. That's my opinion.

**Senator Jessiman:** I'm just going to read the rest of this, to do with the real estate — and if you'd like to interrupt me, if you think there's something there that you agree with or disagree with, I'd like you to interrupt me. Can you do that?

You have read that sentence about the debate of choice.

Assuming a weighted average cost of capital of 13%, the value for the project of \$1.23 billion at the end of year nine, and after considering the projected \$484 million of additional new funding required to complete the project over the next eight years, the present value of the project would be \$120 million. Accordingly, based on these numbers, the investor's investment of \$66 million would have a current value of \$120 million. A weighted average cost of capital of 13% implies a before tax return on equity of approximately 20%, assuming an interest on debt of 8.5% and a debt to equity ratio of 60:40.

Are those reasonable numbers for him to use?

**Mr. Stehelin:** It's just a calculation. The problem is when you try to factor in the tax impact. It is very, very difficult to do. And that's why, when you look at the utilities and the rates of return I gave you — I mean, these are actual. We have the luxury of looking back with hindsight, as opposed to arguing about what is

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Qu'est-ce que ce serait, selon vous?

**M. Stehelin:** Si on pouvait convaincre une banque de prêter la somme, c'est simplement l'encaisse qui serait étudiée.

Il est arrivé une chose: on a mâté l'inflation, il n'y avait plus d'inflation, et l'immobilier est devenu un investissement terrible, d'accord? À ce jour, l'immobilier demeure un investissement terrible.

**Le sénateur Jessiman:** Je sais.

**Le sénateur Kirby:** Vous avez remarqué qu'il a dit ça avec une certaine passion, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** De la façon dont les valeurs étaient déterminées par les gens de l'immobilier et par les banques, ayant travaillé chez Trust Royal, je peux vous dire que les taux de capitalisation de 9, 10, 11 et 12 p. 100, ne persuadaient pas du tout les acheteurs. On ne pouvait obtenir même un dollar le pied carré. On peut encore louer de l'espace de première catégorie à Toronto pour 10 \$ le pied carré. Quand le phénomène était à son comble, c'était 35 \$.

Ce qui est arrivé au cours de cette période (la grande différence, la grande préoccupation que nous avons eue tout le long, et c'est ce qui a mené à la notion de réserves en liquides et à l'idée de s'assurer que les liquidités étaient là, du moins aux stades initiaux) c'est que les taux de capitalisation ont fini par ne plus jouer dans l'équation.

Je crois que son taux de capitalisation n'était pas assez élevé. C'est mon avis.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais simplement lire le reste, pour traiter de l'immobilier... si vous voulez m'interrompre, je vous en prie, s'il y a un propos avec lequel vous êtes en accord ou en désaccord, je vous prie de m'interrompre. Pouvez-vous faire cela?

Vous avez lu la phrase qui dit qu'on pourrait débattre du choix fait.

En présumant que le coût moyen pondéré du capital s'élève à 13 p. 100, la valeur du projet s'établit à 1,23 milliard de dollars à la fin de la neuvième année. De même, compte tenu du nouveau financement projeté, c'est-à-dire 484 millions de dollars, pour parachever le projet au cours des huit années à venir, la valeur actuelle du projet se situerait à 120 millions de dollars. Par conséquent, si l'on prend ces chiffres, la valeur actuelle des 66 millions de dollars investis serait de 120 millions de dollars. Étant donné le coût moyen pondéré du capital, c'est-à-dire 13 p. 100, le rendement des capitaux propres s'élèverait à 20 p. 100, si l'intérêt sur la dette se situe à 8,5 p. 100 et que le ratio d'endettement représente 60:40.

Est-ce qu'il utilise là des chiffres raisonnables?

**M. Stehelin:** Ce n'est qu'un calcul. La difficulté, c'est d'essayer de faire entrer en ligne de compte l'aspect fiscal. C'est une tâche très, très difficile. Et voilà pourquoi, quand il a été question de services publics et de taux de rendement, que je vous ai donnés... enfin, ce sont mes chiffres réels. Nous avons le grand

[Texte]

going to happen in the future. These are real rates of return. They are always calculated on an after-tax basis.

If you want to put that into the calculation — and we refer to this in our letter of August. Let's try to be reasonable here. If we want to put their rate of return after tax, or before tax, let's do the calculation for our rate of return, being the government, on the same basis. Okay?

It becomes somewhat of a mug's game, because you never know what's going to happen with income taxes, as we all know. We sure know they don't go down. So it becomes kind of a funny calculation. I never — to me, taxes are like, you know, everybody pays them so they're meaningless.

**Senator Jessiman:** Let us go generally — he's referring to real — you consider this, you know, the airport on a similar basis as you would a real estate transaction.

**Mr. Stehelin:** There's no question that this transaction, to a great extent, was a real estate transaction. No question. No question.

**Senator Jessiman:** But to some extent, it had other risks.

**Mr. Stehelin:** It had other risks and it had other safeguards. It had pros and cons. But essentially what was required, at least initially, was bridge financing to do the construction. And the real risk in that part of it was that construction risk. All the rest became — you know, anybody's crystal ball 20 years out is as good as anybody else's.

**Senator Jessiman:** I'm just going to make reference to the Nixon report where it says — and I want you to comment and see whether you agree. It says, the developer's rate of return, in brackets, could well be viewed as excessive. I'd like you to comment on that.

**Mr. Stehelin:** We've given our opinion. That's his opinion.

**Senator Jessiman:** And you don't think they're excessive. Is that right? And that the Crown's return was far from overwhelming.

**Mr. Stehelin:** I don't agree with that. Our letter speaks for itself.

**Senator Jessiman:** Thank you. I'm not sure I've covered this, but I'm going to ask again.

Your assumption for financing was 10.5 per cent. Is that correct?

**Mr. Stehelin:** That was the assumed rate in all the projections. It wasn't our assumption. That's what the market was doing at that point.

**Senator Jessiman:** Right. Could you tell us how you got there? How did you get to 10.5?

[Translation]

avantage du recul, plutôt que d'être obligés d'avancer que c'est telle ou telle chose qui devrait arriver à l'avenir. Ce sont les taux de rendement réels. Ils sont toujours calculés après impôt.

Si vous voulez faire entrer cela dans le calcul... nous en parlons dans notre lettre du mois d'août. Essayons d'être raisonnable ici. Si nous voulons utiliser son taux de rendement après impôt, ou avant impôt, calculons notre taux de rendement, celui du gouvernement, de la même façon. D'accord?

C'est se leurrer en quelque sorte: on ne sait jamais ce qui va arriver du côté de l'impôt, comme nous le savons tous. Nous savons certainement que les impôts ne diminueront pas. Cela devient donc un calcul un peu étrange. Je n'ai jamais... à mes yeux, les impôts, enfin, l'impôt ne veut rien dire parce que tout le monde en paie.

**Le sénateur Jessiman:** Parlons de façon générale... il fait allusion à l'immobilier... vous estimez, enfin, que le projet d'aménagement de l'aéroport ressemble un peu à une transaction immobilière.

**M. Stehelin:** Il ne fait aucun doute qu'il s'agit, pour une grande part, d'une transaction immobilière. Aucun doute là-dessus. Aucun doute.

**Le sénateur Jessiman:** Mais pour une certaine part, elle présentait d'autres risques.

**M. Stehelin:** Il présentait d'autres risques et d'autres garanties. Elle présentait des avantages et des inconvénients. Tout de même, essentiellement, ce qu'il fallait, du moins à l'origine, c'était un financement provisoire en vue des travaux. Et le risque réel était celui que les travaux présentaient. Tout le reste devenait... enfin, s'il faut savoir ce qui se passera dans 20 ans, il n'y a pas une boule de cristal qui serait meilleure qu'une autre.

**Le sénateur Jessiman:** Je veux seulement reprendre le rapport Nixon là où il dit... et je veux savoir ce que vous en pensez et savoir si vous êtes d'accord. Il y est dit que le taux de rendement du promoteur, entre parenthèses, pourrait très bien être perçu comme étant excessif. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Stehelin:** Nous avons donné notre avis. Cela, c'est son avis.

**Le sénateur Jessiman:** Et vous ne croyez pas que c'est excessif. C'est bien cela? Et que le rendement pour l'État était loin d'être énorme.

**M. Stehelin:** Je ne suis pas d'accord avec cela. Notre lettre dit bien ce qu'elle dit.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Je ne suis pas certain d'avoir couvert ceci, mais je vais vous le demander encore.

Vous présumez que le financement se serait fait à 10,5 p. 100. N'est-ce pas?

**M. Stehelin:** C'était le taux présumé dans toutes les prévisions. Ce n'était pas notre présomption. C'était le taux offert sur le marché à ce moment-là.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Pouvez-vous nous dire comment vous en êtes arrivé à ce chiffre? Comment êtes-vous arrivé à 10,5 p. 100?

[Text]

**Mr. Stehelin:** Well, 10.5 was — I think, that was tied into Wood Gundy. That was Wood Gundy's opinion of what they felt they could do with the life companies that they'd talked to. They had talked to the life companies who had done Terminal 3. Because really, the only people who had done any of this financing when this transaction started were the lenders on Terminal 3 who were all life insurance companies. And that was their view of what they could get 20-year money for.

That calculation was used, I think, both for the long-term debt and the bridge financing. It was sort of market at that time. It wasn't something we calculated. I mean, that's what the market was.

**Senator Jessiman:** Mr. Crosbie states that the interest costs should be 8.5 per cent. So the 200 basis points — what a difference. You can do quite a thing with 200 basis points.

**Mr. Stehelin:** I don't know how much money Mr. Crosbie has ever raised in the public market. If he knows more than Wood Gundy and what the market was doing, that's fine. That's his opinion. Wood Gundy's opinion and our opinion — I mean, Government of Canada 30-day treasuries, I don't know what they were trading, but if you want to use the cheapest money you're going to get, that's what you go to, the benchmark.

I have no idea off the top what Government of Canada's trading at.

**Senator Jessiman:** Eight-point-five, I understand, 1993.

**Mr. Stehelin:** If Government of Canada's were trading at that, then Mr. Crosbie does not agree with DS Marcil, he does not agree with Price Waterhouse, he does not agree with Wood Gundy, he does not agree with us.

**Senator Jessiman:** That's all.

**The Chairman:** Senator Kirby, you had a —

**Senator Kirby:** I did, Mr. Chairman.

I'd like to refer to document H. I have to do this so my assistant gives you the right piece of paper. This is a document — it is actually a memorandum to the Prime Minister from Glen Shortliffe who was secretary to the cabinet at the time — dated March 5, 1993. So three days after your report.

And its headline, its title at the top — other than "Memorandum for the Prime Minister" — is "Update on the Redevelopment of Terminals..."

And you will notice, on the bottom of the first page, there's three bullet points which purports to summarize your findings. I wonder if you might do two things: Just read from "Update" down to the bottom of the page into the record, and then just tell me whether you think its a reasonably accurate summary of what — let's see if PCO are capable of summarizing your documents properly. As an old PCO employee, I'm always curious to see what the performance record is.

[Traduction]

**M. Stehelin:** Eh bien, 10,5 p. 100, c'était... je crois que c'était en raison de Wood Gundy. La société Wood Gundy était d'avis que cela lui aurait permis de s'entendre avec les compagnies d'assurance-vie. Il lui fallait parler aux compagnies d'assurance-vie qui s'étaient occupées de l'aérogare 3. Puisque, enfin, les seuls qui avaient vraiment financé cette transaction au départ, c'était les prêteurs dans le dossier de l'aérogare 3, toutes des compagnies d'assurance-vie. Et c'était son idée de l'argent qu'on pouvait obtenir pour 20 ans.

Ce calcul a été appliqué, je crois, à la fois à la dette à long terme et au financement provisoire. C'est ce que donnait le marché à ce moment-là. Ce n'est pas un calcul que nous aurions fait. Enfin, c'est le marché qui le dictait.

**Le sénateur Jessiman:** M. Crosbie affirme que les frais d'intérêt s'élèveraient à 8,5 p. 100. Il y a donc 200 points de base... quelle différence. On peut en faire beaucoup avec 200 points de base.

**M. Stehelin:** Je ne sais pas combien d'argent M. Crosbie est déjà allé chercher sur le marché boursier. S'il en sait plus que Wood Gundy et qu'il savait ce que faisait le marché, tant mieux. C'est son avis. Selon Wood Gundy et selon nous... enfin, les bons du trésor du gouvernement du Canada, qui viennent à échéance au bout de 30 jours, se négociaient à un taux que je ne saurais vous dire, mais si vous voulez utiliser l'argent le moins cher possible, voilà le point de repère.

Par coeur, je ne saurais pas du tout vous dire à combien se négociaient les bons du gouvernement du Canada.

**Le sénateur Jessiman:** Huit virgule cinq pour cent, paraît-il, en 1993.

**M. Stehelin:** Si les bons du gouvernement du Canada se négociaient à ce taux, M. Crosbie n'est donc pas d'accord avec DS Marcil, il n'est pas d'accord avec Price Waterhouse, il n'est pas d'accord avec Wood Gundy, il n'est pas d'accord avec nous.

**Le sénateur Jessiman:** C'est tout.

**Le président:** Sénateur Kirby, vous aviez...

**Le sénateur Kirby:** Oui, monsieur le président.

J'aimerais qu'on se reporte au document H. Il faut que je dise cela pour que mon aide vous donne le bon document. C'est un document, enfin, c'est une note adressée au premier ministre par Glen Shortliffe, qui était secrétaire du Cabinet à l'époque, en date du 5 mars 1993. C'est donc trois jours après votre rapport.

Et le titre, en haut, autre que *Memorandum for the Prime Minister*, est *Update on the Redevelopment of Terminals...*

Vous remarquerez qu'il y a, au bas de la première page, trois points qui sont censés résumer vos conclusions. Je me demande si vous pourriez faire deux choses: d'abord, lire pour le compte rendu le passage qui commence à «mise à jour» et qui se termine au bas de la page. Ensuite, dites-nous simplement s'il s'agit d'un résumé assez exact de ce que... voyons si le BCP est capable de résumer adéquatement vos documents. Comme j'ai déjà travaillé au BCP, je suis toujours curieux de connaître son rendement.



[Texte]

**Mr. Stehelin:** Do you want me to read this in?

**Senator Kirby:** Yeah, I think it would be useful to read it in. I just want to know whether or not the Prime Minister had an accurate summary of where you were.

**Mr. Stehelin:** Deloitte & Touche has reviewed Paxport's financing plan and written to Transport (copy attached) raising a number of significant concerns including:

*the additional \$61 million of equity is not firm:* Ellis-Don has withdrawn its commitment for \$8 million; the \$15 million participation from Alders International is conditional, among other things, on Alders receiving the duty free lease now held by the LCBO (a condition which may take some time to be met); and the \$20 million Matthews Group Limited contribution will be actually be financed by a loan from Alders;

Bullet number two:

*the debt financing remains conditional* on both the equity financing firming up and Paxport coming to terms with the existing tenants; discussions with Air Canada, the main T2 tenant, have not advanced very far and no discussions have been held with other tenants.

Deloitte & Touche's conclusion is that, "*unless these issues are resolved, we cannot provide assurance to the Crown that the project can be financed*".

**Senator Kirby:** Is that an accurate summary of your report?

**Mr. Stehelin:** I think so. It is a brief summary of page 3.

**Senator Kirby:** So you don't disagree with them?

**Mr. Stehelin:** There are some other issues I might have added.

**Senator Kirby:** Do you want to then — I just want to make sure, first of all, that the Prime Minister had the correct update.

Do you want to read into the record the top paragraph on page 2, because I want to ask you a couple of questions about it specifically.

**Mr. Stehelin:** Transport met with Jack Matthews of Paxport on March 3 to discuss the Deloitte & Touche assessment. Mr. Matthews questioned the need to demonstrate financeability at this point. He argued that Paxport's lack of progress on financing is the federal government's fault; in not unambiguously declaring it the winner in the RFP process, the government had undermined Paxport's credibility and negotiating position with Air Canada. Consequently, the carrier will not negotiate seriously with Paxport. He requested that Transport set aside the financeability question and immediately commence negotiations on the lease for the terminals.

[Translation]

**M. Stehelin:** Vous voulez que je lise cela pour le compte rendu?

**Le sénateur Kirby:** Oui, je crois que cela serait utile. Je veux simplement savoir si le premier ministre avait un résumé exact de la situation.

**M. Stehelin:** La société Deloitte & Touche a examiné le plan de financement de Paxport et écrit au ministère des Transports (voir l'annexe) pour soulever un certain nombre de préoccupations importantes, dont les suivantes:

*l'investissement supplémentaire de 61 millions de dollars n'est pas confirmé intégralement:* Ellis-Don a retiré son engagement, de l'ordre de 8 millions de dollars. la participation d'Alders International (15 millions de dollars) est conditionnelle, entre autres choses, à ce qu'Alders reçoive le bail pour la vente en franchise que détient actuellement la RAO (il faudra peut-être un certain temps pour obtenir cette condition). La contribution de Matthews Group Limited, 20 millions, sera financée en fait grâce à un prêt d'Alders.

Le point numéro 2:

*le financement par emprunt demeure conditionnel* en ce sens que le financement par actions doit se confirmer et que Paxport doit s'entendre avec les locataires. Les discussions tenues avec Air Canada, principal locataire de l'aérogare 2, n'ont pas beaucoup avancé jusqu'à maintenant, et il n'y a eu aucune discussion avec les autres locataires.

Deloitte & Touche conclut que «*si ces questions ne sont pas réglées, nous ne pouvons garantir à l'État que le projet pourra être financé*».

**Le sénateur Kirby:** Est-ce un résumé exact de votre rapport?

**M. Stehelin:** Je crois bien. C'est un résumé de la page 3.

**Le sénateur Kirby:** Vous n'êtes donc pas en désaccord avec eux.

**M. Stehelin:** Il y a d'autres questions que j'aurais peut-être ajoutées.

**Le sénateur Kirby:** Voulez-vous alors... je veux simplement m'assurer, en premier lieu, que le premier ministre bénéficiait d'une mise à jour correcte.

Voulez-vous lire pour le compte rendu le paragraphe qui se trouve au haut de la page 2. Je vais vous poser quelques questions au sujet de ce paragraphe en particulier.

**M. Stehelin:** Le ministère des Transports a rencontré Jack Matthews, de Paxport, le 3 mars pour discuter de l'évaluation de Deloitte & Touche. À ce moment-là, M. Matthews a remis en question la nécessité de démontrer la viabilité financière de la proposition. Il a avancé que l'absence de progrès chez Paxport du point de vue du financement est la faute du gouvernement fédéral, qui n'aurait pas déclaré de façon claire et nette le soumissionnaire retenu à la suite de la demande de propositions. Selon lui, le gouvernement a miné la crédibilité de Paxport et sa position de négociation avec Air Canada. Par conséquent, le transporteur aérien ne négociera pas sérieusement avec Paxport. Il demande

[Text]

**Senator Kirby:** As I read that paragraph, what Mr. Matthews was saying is, number one, he didn't need to demonstrate financeability; number two, that the progress in solving the financeability problem is not his, it's the government's. And it's the government's because the government didn't unambiguously declare the winner, but actually insisted on them establishing financeability. And other evidence, before you came here, has shown that he also blamed the government for not having solved the Air Canada problem.

Do you really believe the financeability problem was the federal government's fault? Sorry. Do you believe it? That's what Mr. Matthews was saying. I am asking you —

**Mr. Stehelin:** Do I agree with Mr. Matthews' comments?

**Senator Kirby:** That's what I'm asking you.

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Kirby:** Can you tell me why you don't?

**Mr. Stehelin:** He had to prove that he had the \$61 million. That's the first issue.

**Senator Kirby:** Is that an unreasonable request?

**Mr. Stehelin:** In my view? No.

**Senator Kirby:** Clearly he thinks it is, but you don't think it is. Okay.

**Mr. Stehelin:** Well, we all try take funny positions in trying to negotiate a transaction. But he clearly said it shouldn't be an issue; don't agree.

**Senator Kirby:** Is that the only — sorry, you started to say something and I interrupted you. You said that the first thing he had to do was prove the \$61 million, which you don't think is unreasonable. Anything else in that paragraph you disagree with?

**Mr. Stehelin:** I don't think that the government was undermining Paxport's credibility in dealing with Air Canada. Air Canada are sophisticated. I have negotiated with them. I know how they operate. They are tough negotiators.

**Senator Kirby:** But professional.

**Mr. Stehelin:** They are professional. And why would they sit down with anybody until they had some sense of what the deal was and put all their cards on the table? I mean, that wasn't a government issue alone. It was an issue for everybody on this thing. Because, without Air Canada on side, the financeability question would raise its head again. You would come full circle.

[Traduction]

que Transports Canada mette de côté la question de la viabilité financière pour entamer immédiatement les négociations portant sur le bail des aéroports.

**Le sénateur Kirby:** En lisant ce paragraphe, je vois que M. Matthews dit, premièrement, qu'il n'a pas besoin de démontrer la viabilité financière de sa proposition et que, deuxièmement, c'est la faute du gouvernement et non pas la sienne qu'on ne progresse pas vers la résolution du problème. C'est la faute du gouvernement parce qu'il n'a pas déclaré de façon claire et nette qui est le soumissionnaire gagnant, en insistant plutôt sur la nécessité d'établir la viabilité financière. De même, avant que vous ne veniez nous voir, d'autres témoignages ont montré qu'il jette la pierre au gouvernement pour ne pas avoir réglé le problème d'Air Canada.

Croyez-vous vraiment que le problème de la viabilité financière était la faute du gouvernement fédéral? Vous-même, croyez-vous que c'est vrai? C'est ce que M. Matthews disait. Je vous demande...

**M. Stehelin:** Suis-je d'accord avec les observations de M. Matthews?

**Le sénateur Kirby:** C'est ce que je vous demande.

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Pouvez-vous me dire pourquoi vous n'êtes pas d'accord?

**M. Stehelin:** Il devait prouver qu'il avait les 61 millions de dollars mentionnés. C'est la première question.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce une demande déraisonnable?

**M. Stehelin:** À mon avis? Non.

**Le sénateur Kirby:** À l'évidence, il croit que ce l'est, mais vous ne le croyez pas, vous. D'accord.

**M. Stehelin:** Bien, nous prenons tous des positions curieuses en essayant de négocier une transaction. Tout de même, il a dit clairement que cela ne devrait pas être un enjeu. Je ne suis pas d'accord.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce la seule... je m'excuse, vous aviez commencé à dire quelque chose, et je vous ai interrompu. Vous avez dit que la première question consistait à prouver que les 61 millions de dollars étaient là, ce qui ne vous paraissait pas raisonnable. Êtes-vous en désaccord avec autre chose dans ce paragraphe?

**M. Stehelin:** Je ne crois pas que le gouvernement minait la crédibilité de Paxport face à Air Canada. Air Canada connaît très bien les règles du jeu. J'ai déjà eu affaire à ses négociateurs. Je sais comment ils fonctionnent. Ce sont des négociateurs corsés.

**Le sénateur Kirby:** Mais professionnels.

**M. Stehelin:** Ils sont professionnels. Et pourquoi commencent-ils à négocier avec quelqu'un avant d'avoir une idée quelconque de la transaction en question et que toutes les cartes soient sur la table? Enfin, cela n'intéressait pas seulement le gouvernement. Cela intéressait tout le monde. Car, en l'absence d'Air Canada, la question de la viabilité financière ferait surface à nouveau. On serait revenu à la case départ.

[Texte]

**Senator Kirby:** This seems to suggest — and other evidence, not so much this one, but other evidence has suggested that Paxport thought that dealing with Air Canada ought to largely be a government problem. From your point of view, having dealt with Crown corporations in various deals, who do you think should have responsibility for solving the Air Canada problem?

**Mr. Stehelin:** If you look at our issues that we felt the government had to deal with, versus issues that Paxport had to deal with — and I don't know whether you have a copy of it, but there was a presentation that we did to Huguette Labelle and basically said, look, there are some issues you've got to deal with, and there are some issues that they have to deal with. Air Canada was one of those funny ones that fell somewhere in between, because they had to negotiate their own transaction.

**Senator Kirby:** They being Matthews. Just to be clear. I was just trying to be clear who "they" was. The company.

**Mr. Stehelin:** Air Canada clearly had a lease until '97.

**Senator Kirby:** Yes.

**Mr. Stehelin:** That lease had certain terms and conditions, and it had to be dealt with. It provided a certain amount of cash flow, et cetera, et cetera, and it was in the numbers.

They had to deal with Air Canada on the improvements that Air Canada had done. It was Air Canada who put the \$65 million into Terminal 2. They had to deal with that. Air Canada presumably was going to amortize that over some longer period of time than three years. That was not necessarily a government issue.

**Senator Kirby:** Right. It was a business issue.

**Mr. Stehelin:** The government issue that had to be dealt with is, there was a comfort letter to Air Canada that basically implied that Air Canada would be able to go on for an extended period of time, and don't worry about it. That was a government issue. That was an issue that the government had to deal with, because the developer had no knowledge of that at that point.

**Senator Kirby:** Well, evidence would suggest that's debatable, but I understand they said they didn't have it. Okay.

**Mr. Stehelin:** If they had knowledge, then they didn't have it from anybody who was involved in the negotiation. But that was a government issue. But Air Canada was crucial to this transaction, the single biggest user. If you didn't come to some conclusion, assuming that the parties were acting in good faith on both sides of the table trying to negotiate a transaction, it was in everybody's interest to deal with Air Canada.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Cela semble faire croire... et d'autres témoignages, pas seulement celui-ci, mais d'autres témoignages invitent à croire que Paxport voyait dans ses rapports avec Air Canada un problème qui incombait pour une grande part au gouvernement. Selon vous, qui avez traité avec des sociétés d'État dans diverses transactions, qui devrait avoir la responsabilité de régler le problème avec Air Canada?

**M. Stehelin:** Si vous envisagez la question que le gouvernement devait régler, selon vous, par rapport à celles que Paxport devait régler avec... je ne sais pas si vous en avez un exemplaire, mais nous avons présenté un exposé à Mme Huguette Labelle pour lui signaler, essentiellement, qu'il y avait certaines questions qu'elle devait régler et qu'il y avait d'autres questions qu'ils devaient régler. La question d'Air Canada était une de ces questions curieuses qui se situent quelque part entre les deux parce qu'ils devaient négocier leur propre transaction.

**Le sénateur Kirby:** «Ils» étant Matthews. C'était pour tirer cela au clair. Je voulais seulement dire clairement qui «ils» étaient. La société.

**M. Stehelin:** Air Canada avait un bail valable jusqu'en 1997, il va sans dire.

**Le sénateur Kirby:** Oui.

**M. Stehelin:** Le bail renfermait certaines modalités, et il fallait en occuper. Il y était prévu certaines rentrées d'argent et ainsi de suite, et c'était dans les chiffres.

Et la société devait s'entendre avec Air Canada à propos des améliorations qu'Air Canada avait apportées. C'est Air Canada qui avait investi 65 millions de dollars dans l'aérogare 2. Ils devaient s'entendre là-dessus. Il était à présumer qu'Air Canada allait amortir cela sur une période plus longue que trois ans. Ce n'était pas forcément une question gouvernementale.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. C'était une question commerciale.

**M. Stehelin:** La question gouvernementale qui devait être réglée tenait à une lettre d'accord adressée à Air Canada qui disait, essentiellement, qu'Air Canada pouvait poursuivre pendant une période prolongée, il ne fallait pas s'en faire. C'était la question qui revenait au gouvernement. C'est une question que le gouvernement devait régler parce que le promoteur n'était pas au courant à ce moment-là.

**Le sénateur Kirby:** Eh bien, les témoignages que nous avons entendus semblent laisser entendre qu'on pourrait en débattre, mais il paraît qu'ils ont dit qu'ils ne l'étaient pas. D'accord.

**M. Stehelin:** S'ils étaient au courant, ils ne l'ont pas appris de quiconque participait aux négociations. Tout de même la question relevait du gouvernement. Toutefois, Air Canada, le plus important usager, était un élément critique de la transaction. Si on n'arrivait pas à s'entendre d'une façon ou d'une autre... en présumant que les parties agissaient de bonne foi des deux côtés de la table de négociations, il était dans l'intérêt de tous de régler le problème avec Air Canada.



[Text]

But clearly around the new lease, what they intended to do, how the development was going to be done, Gate 80, the transborder, all of that stuff, the proponent had to sit down and sort that out with Air Canada. It wasn't the government's job.

**Senator Kirby:** Any other comments you want to make on whether you agree or disagree with pieces of that paragraph?

**Mr. Stehelin:** No. It's a fair reflection, I think, of what the situation was at the time.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, to save me having to call the document again, I want to read into the record Glen Shortliffe's handwritten note at the bottom which says:

Prime Minister: I've been having some conversations on this file on which I will report to you orally.

That way, it's in the record, and we're in a position that we can ask Mr. Shortliffe about it.

I think perhaps we should also point out to members of the committee that this memo to the Prime Minister was dated March 5. Yesterday, we had a document 00189 which was dated March 4, the previous day, reporting on a conversation between Mr. Joliffe and Mr. Desmarais in which it says, among other things, and I am quoting:

ADM's view is that Shortliffe is trying to orchestrate something but not sure what.

I guess this was the beginning of the orchestration but, in any event, we can deal with that when Mr. Shortliffe comes.

**The Chairman:** Those are memos from?

**Senator Kirby:** The one I've been quoting, the one I've just distributed is a memo from Mr. Shortliffe to the Prime Minister. The document 00189 which was used yesterday with the panel is a conversation — a report of a teleconference between Driedger, Heed, Desmarais, Barbeau and Joliffe.

**Senator Tkachuk:** Can I ask a question on this memo? When you started quoting this, this is a very interesting memo. This is a memorandum for the Prime Minister from Mr. Glen Shortliffe, the Clerk.

I mean, this document would normally not see the light of day. So — and I know it was in our bundles because when I got it, I looked at this thing and thought, now, this is highly unusual.

**Senator Kirby:** The piece that is advice —

**Senator Tkachuk:** I'm not denying that we got this. I want to ask counsel why do we have memorandums — remember, we had that discussion? I had that discussion before on a piece of advice coming up. This is a letter from the Clerk to the Prime Minister, and we've got it here? How did we get this?

**The Chairman:** Not whited out.

[Traduction]

À l'évidence, pour ce qui touchait le nouveau bail, ce qu'ils avaient l'intention de faire, comment l'aménagement allait se réaliser, la Porte 80, la zone des vols transfrontaliers, tout cela, il fallait que le soumissionnaire s'installe à la table de négociations pour le régler avec Air Canada. Il n'appartenait pas au gouvernement de le faire.

**Le sénateur Kirby:** Y a-t-il d'autres éléments de ce paragraphe que vous voudriez faire ressortir, avec lesquels vous seriez en accord ou en désaccord?

**M. Stehelin:** Non. Je crois que cela reflète assez bien la situation à ce moment-là.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, pour éviter de rappeler le document encore une fois, je veux faire la lecture de la note manuscrite que Glen Shortliffe a laissée au bas de la page:

Monsieur le premier ministre: j'ai eu au sujet de ce dossier certaines conversations dont je voudrais vous faire part verbalement.

Voilà, c'est inscrit dans le compte rendu, et nous pouvons interroger M. Shortliffe à ce sujet.

Je crois que nous devrions peut-être aussi signaler aux membres du comité que cette note à l'intention du premier ministre est datée du 5 mars. Hier, nous avons eu affaire à un document, le numéro 00189, qui était daté du 4 mars, la journée précédente. Il y était question d'une conversation entre M. Joliffe et M. Desmarais où on a dit, entre autres:

...le SMA est d'avis que Shortliffe tente d'orchestrer quelque chose, mais il ne sait pas quoi.

J'imagine que c'était au début de ce qu'il orchestrait, mais, de toute façon, nous allons pouvoir aborder la question quand M. Shortliffe témoignera.

**Le président:** Ce sont des notes de qui?

**Le sénateur Kirby:** Celle que je citais, celle que j'ai distribuée, c'est une note de M. Shortliffe à l'intention du premier ministre. Le document numéro 00189, qu'on a cité hier, fait état d'une conversation, compte rendu d'une conférence téléphonique entre Driedger, Heed, Desmarais, Barbeau et Joliffe.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je poser une question au sujet de cette note? Quand vous avez commencé à la citer, cela me paraissait très intéressant. C'est une note adressée au premier ministre par M. Glen Shortliffe, le Greffier.

Enfin, en temps normal, ce document ne ferait pas surface. Donc, et je sais que c'était dans les paquets que nous avons reçus, quand je l'ai reçu, je l'ai regardé et j'ai pensé, ah, voilà quelque chose d'assez inhabituel.

**Le sénateur Kirby:** Le document qui fait état d'un conseil...

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne nie pas le fait que nous l'ayons reçu. Je veux demander au conseiller pourquoi nous avons en mains des notes, rappelez-vous, nous avons eu cette discussion, n'est-ce pas? J'ai déjà parlé d'un conseil. C'est une lettre du greffier à l'intention du premier ministre, et nous l'avons ici? Comment avons-nous obtenu cela?

**Le président:** Sans qu'il y ait un passage supprimé.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** There is a little section whited out.

**Senator Kirby:** The advice which — I assume that's what it is. I don't know. What does "s.23" mean?

**Mr. Nelligan:** Section 23 is solicitor-client.

**Senator Tkachuk:** How has any correspondence to the Prime Minister come to us?

**Mr. Nelligan:** I don't think there has ever been any suggestion that the Prime Minister comes out. It is advice to the Prime Minister. This appears to be an update. This is a factual report which was simply sent to him to brief him on the current situation. And I think it was on that basis that it would have been released in its relatively full form.

**Senator Jessiman:** Are there any memoranda to the Prime Minister in October or November of '93?

**Mr. Nelligan:** If there are, I haven't seen them yet.

**Senator Tkachuk:** Are you saying that we could get memorandums that are advice to ministers and Prime Ministers?

**Mr. Nelligan:** I didn't say advice. This is not advice.

**Senator Tkachuk:** No, no, memorandums — who decides?

**Mr. Nelligan:** Well, these are these little gnomes over in Justice that make those decisions.

**Senator Jessiman:** If a document like this can come — you know, this was cancelled later. There has got to be something surely in writing. The Prime Minister was involved. We were told by one of the witnesses that he personally gave the Nixon report to Mr. Desmarais. But surely there must be something in respect — between the Prime Minister and probably Nixon.

**The Chairman:** Mr. Stehelin, be that as it may, the committee will still — there is still a great number of questions to be asked. Would it be asking of you too much to appear — this is what we call a short day. We usually adjourn at 11:30 and meet again at 12:30, and then we adjourn at 3:00. Would it be possible for you to come back this afternoon?

**Mr. Stehelin:** Certainly.

**The Chairman:** All right. That's fine. So we can judge ourselves accordingly.

**Senator Tkachuk:** I just want to follow this up a little bit here. Are they examining the documents to the Prime Minister up to the point of the Nixon report? Are they also examining documents to see whether they could be sent to us, whether they contained advice or whether they contained information to the present Prime Minister?

**Mr. Nelligan:** I'm not aware of whether they have included that in their research.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Il y a un petit passage qui est supprimé.

**Le sénateur Kirby:** Le conseil qui, je présume que c'est ce que c'est. Je ne sais pas. Qu'est-ce que l'article 23?

**M. Nelligan:** L'article 23 porte sur les communications entre l'avocat et le client.

**Le sénateur Tkachuk:** Comment se fait-il qu'une lettre destinée au premier ministre nous soit parvenue?

**M. Nelligan:** Je ne crois pas qu'il ait été jamais proposé que le premier ministre vienne témoigner. C'est un conseil à l'intention du premier ministre. Cela semble être mis à jour. C'est un compte rendu des faits qui lui a été envoyé simplement pour qu'il soit au courant de la situation à ce moment-là. Et je crois que c'est pour cela que le document a été divulgué à peu près intégralement.

**Le sénateur Jessiman:** Y a-t-il des notes qui ont été adressées au premier ministre en octobre ou en novembre 1993?

**M. Nelligan:** S'il y en a, je ne les ai pas encore vues.

**Le sénateur Tkachuk:** Dites-vous que nous pourriez obtenir des notes qui font état de conseils à l'intention de ministres et de premiers ministres?

**M. Nelligan:** Je n'ai pas parlé de conseil. Ce n'est pas un conseil.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, non, des notes... qui décide?

**M. Nelligan:** Eh bien, ce sont les gnomes du ministère de la Justice qui décident de cela.

**Le sénateur Jessiman:** Si un document comme celui-là peut finir par... enfin, cela a été annulé plus tard. Il doit sûrement y avoir quelque chose par écrit. Le premier ministre y était pour quelque chose. Un des témoins nous a dit qu'il a remis personnellement le rapport Nixon à M. Desmarais. Mais il doit sûrement y avoir quelque chose concernant... entre le premier ministre et probablement, M. Nixon.

**Le président:** M. Stehelin, quoi qu'il en soit, le comité aura encore... il y a encore un grand nombre de questions à poser. Serait-ce en demander trop que de vous demander de comparaître... c'est ce que nous appelons une journée abrégée. Nous ajournons habituellement à 11 h 30 pour nous réunir à 12 h 30, puis nous suspendrons les travaux à 15 h. Est-il possible pour vous de revenir cet après-midi?

**M. Stehelin:** Certainement.

**Le président:** C'est bon. Nous allons pouvoir en juger nous-même.

**Le sénateur Tkachuk:** Je veux simplement continuer un peu dans la même veine. Est-ce qu'on examine les documents adressés au premier ministre jusqu'au moment où le rapport Nixon a été produit? Est-ce qu'on examine aussi les documents pour voir s'il serait possible de nous les envoyer, qu'ils renferment des conseils ou des renseignements à l'intention du premier ministre du gouvernement en place?

**M. Nelligan:** Je ne sais pas si cela fait partie de leurs recherches.

[Text]

**Senator Tkachuk:** Could we ask them?

**Mr. Nelligan:** I will be meeting with them this afternoon and I will ask them.

**Senator Tkachuk:** And what about Minister Young?

**Mr. Nelligan:** I do know that the Desmarais — rather the Rowat report that we referred to yesterday, I think dated November 4, was a briefing of Minister Young. I don't know of any other briefings. It was, in a sense, a factual report given to him to bring him up to speed.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**The Chairman:** All right, where were we?

**Senator Kirby:** I am finished, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right. Senator Gigantès?

**Senator Gigantès:** Mr. Stehelin, you are a very impressive witness, and I thank you for it.

**Mr. Stehelin:** Thank you.

**Senator Gigantès:** Not only do you obviously know what you're talking about, but you manage to make it clear which is not the case with everybody on this planet. I am very grateful.

Throughout your meetings with the various proponents, Paxport, Claridge, Mergeco, were any lobbyists in attendance at any of these meetings?

**Mr. Stehelin:** Not that I would recognize. Principally, it was the people — Spencer and people from Claridge that I dealt with.

**Senator Gigantès:** Okay. Were you ever contacted by any lobbyists in relation to this matter?

**Mr. Stehelin:** No. They would know better than to contact me.

**Senator Gigantès:** You didn't lift any stones to see if they were lurking under?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Gigantès:** Thank you. I would like to ask a quick question about something in a memo to file from you dated February 9, 1993, on the subject of conversation with J. C. Wilson, of February 2, 1993. The document number — maybe you'd like to take a note and give it to Mr. Lynch-Staunton who's very worried about document numbers — and Senator Tkachuk.

The document number in question is 00120(J). According to the memo, Mr. Wilson was hired by Hession to head up a transfer team re Paxport proposal. May I read to you part of the third paragraph? It says:

Jim Loutts from Ernst —  
Presumably Ernst & Young?

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que nous pouvons leur demander?

**M. Nelligan:** Je vais les rencontrer cet après-midi. Je leur demanderai.

**Le sénateur Tkachuk:** Et le ministre Young?

**M. Nelligan:** Je ne sais pas si le rapport Desmarais... plutôt le rapport Rowat, auquel nous avons fait allusion hier, en date du 4 novembre, je crois, était destiné au ministre Young. Je n'ai connaissance d'aucun autre document d'information. C'était, d'une certaine façon, un compte rendu des faits qui lui a été donné pour qu'il reste au courant de la situation.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le président:** Bon, où en sommes-nous?

**Le sénateur Kirby:** J'ai terminé, monsieur le président.

**Le président:** D'accord. Sénateur Gigantès?

**Le sénateur Gigantès:** M. Stehelin, vous êtes un témoin très impressionnant, et je vous en remercie.

**M. Stehelin:** Merci.

**Le sénateur Gigantès:** Non seulement vous connaissez manifestement ce dont vous parlez, mais vous parvenez à dire les choses clairement, ce qui n'est pas le cas de tout le monde en ce bas-monde. Je suis très reconnaissant.

Au cours des réunions que vous avez tenues avec les divers soumissionnaires, Paxport, Claridge, Mergeco, y avait-il des lobbyists présents?

**M. Stehelin:** Pas que j'aurais reconnus. C'était surtout les gens... j'ai traité avec Spencer et les gens de Claridge.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Y a-t-il des lobbyists qui auraient communiqué avec vous à un moment donné au sujet de cette question?

**M. Stehelin:** Non. Ils savent bien qu'ils ne doivent pas communiquer avec moi.

**Le sénateur Gigantès:** Vous n'avez pas levé de roche pour voir s'il y en avait cachés dessous?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Gigantès:** Merci. Je voudrais vous poser rapidement une question au sujet d'une note au dossier de votre part, en date du 9 février 1993, ayant pour objet une conversation tenue avec J. C. Wilson, le 2 février 1993. Le numéro du document... vous allez peut-être vouloir faire une note pour la remettre à M. Lynch-Staunton, qui se préoccupe beaucoup des numéros de document... et au sénateur Tkachuk.

Le numéro du document en question est 00120(J). Selon la note, Hession a engagé M. Wilson pour diriger une équipe chargée de la cession dans le cas de la proposition de Paxport. Puis-je vous faire la lecture d'une partie du troisième paragraphe? On peut y lire:

Jim Loutts, d'Ernst...  
Ernst & Young je présume?



[Texte]

**Mr. Stehelin:** Ernst & Young, yes.

**Senator Gigantès:**

...was involved in the considerations around the financial model and various other matters concerned with financing. The model was done by a French —

That's all it says.

— firm and Wilson could not remember the name of the company, however, he did point out that most of the consultants involved in the program were working on "spec" except for their out-of-pocket fees.

What did you understand this to mean, most of the consultants were working on spec?

**Mr. Stehelin:** Up to the original submission of the proposal — whenever that was, in '92, I guess it would have been — a number of consultants were not drawing fees because there was no certainty that they were ever going to enter into negotiations. And they were being paid their out-of-pocket expenses only.

**Senator Gigantès:** Did you ever learn what arrangements these consultants had with Paxport?

**Mr. Stehelin:** No, I never pursued it.

**Senator Gigantès:** And what sort of consultants are we speaking about here?

**Mr. Stehelin:** Well, you had engineering firms, architects, airport management people, presumably tax people, you know, various people trying to put the package together or the original proposal.

**Senator Gigantès:** Would you know if lobbyists were included in this group?

**Mr. Stehelin:** I wouldn't know.

**Senator Gigantès:** Well, may I go further back? I'd like to talk to you — or have you talk to me, in response to some questions about the history of how you got involved again. The documents show that you were brought into the process early. You already responded to that, December 16, 1992. There was a meeting then with Peter Strum. Was that a person of your firm?

**Mr. Stehelin:** He is one of my partners, yes.

**Senator Gigantès:** Barbeau, Farquhar, Cloutier and Jolliffe, document 00133, marked A.

The notes from the meeting show that there was discussion of the following:

There have been major changes in the...financial institutions are viewing risk, particularly during the past 6 months or since the issue of the RFP.

These changes recognise the airline industry problems which, together with [Olympia & York] real estate empire restructuring —

That's a nice word.

[Translation]

**M. Stehelin:** Oui, Ernst & Young.

**Le sénateur Gigantès:**

...a participé à l'examen du modèle financier et de diverses autres questions concernant le financement. Le modèle a été réalisé par une société francophone...

C'est tout ce qui est dit.

...et Wilson ne pouvait se rappeler le nom de la société; toutefois, il a signalé que la plupart des experts-conseils participant au programme travaillaient sans garantie, si ce n'est qu'ils pouvaient obtenir les frais et débours divers.

Qu'est-ce que cela veut dire au juste, selon vous, «la plupart des experts-conseils travaillaient sans garantie»?

**M. Stehelin:** Jusqu'au moment où la proposition a été présentée pour la première fois, en 1992... enfin, ce serait, un certain nombre d'experts-conseils ne touchaient pas d'honoraires parce qu'il n'était pas du tout certain qu'il y aurait des négociations. Ils touchaient des frais et débours divers.

**Le sénateur Gigantès:** Avez-vous jamais appris les arrangements que ces experts-conseils avaient pris avec Paxport?

**M. Stehelin:** Non, je n'ai jamais cherché à le savoir.

**Le sénateur Gigantès:** Et de quelle sorte d'experts-conseils est-il question ici?

**M. Stehelin:** Eh bien, il y avait des sociétés d'ingénierie, des architectes, des gestionnaires d'aéroport, des fiscalistes, j'imagine, enfin, diverses personnes qui essayaient de mettre au point l'ensemble, la proposition initiale.

**Le sénateur Gigantès:** Savez-vous s'il y avait des lobbyistes dans ce groupe?

**M. Stehelin:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Gigantès:** Eh bien, puis-je revenir encore plus loin en arrière? J'aimerais vous parler... ou encore j'aimerais que vous me parliez de la façon dont vous avez été appelé à mettre la main à ce dossier encore une fois. Les documents montrent que vous êtes entré en scène assez tôt. Vous avez déjà dit que c'était le 16 décembre 1992. Il y a eu une réunion avec Peter Strum. Est-ce qu'il appartient à votre société?

**M. Stehelin:** Oui, c'est un de mes associés.

**Le sénateur Gigantès:** Barbeau, Farquhar, Cloutier et Jolliffe, le document 00133, qui porte la lettre «A».

Le compte rendu de la réunion montre qu'on a discuté des points suivants:

La façon dont les établissements financiers envisagent le risque a évolué considérablement, particulièrement au cours des six derniers mois ou depuis l'émission de la demande de propositions.

Cette évolution témoigne du fait que l'industrie aérienne connaît des difficultés, ce qui, conjugué à la restructuration de l'empire immobilier [Olympia & York]...

C'est une belle façon de le dire.

## [Text]

— have led to policy changes in the financial institutions. They are standing back from “bricks and mortar” —

As you told us, real estate is a terrible investment. I can't sell my house to anyone.

— having perhaps too much exposure to risk.

There is also concern around the question of how much the travelling public can continue to be expected to pay, over and above the direct cost of airfares.

And later on, paragraph 7:

All of these conditions could lead to the government being asked by PAXPORT, or more likely its financiers to provide guarantees of one sort or another, thus Transport Canada should concern itself with the question, “Does the deal have a future, does it make good economic sense, will it work?”

The government's cash flow should not be given up without something of equal or better value in return.

Could you discuss these issues?

**Mr. Stehelin:** Sure. I don't know whose minutes these are, but I remember the meeting. Clearly, by December of 1993, the financial institutions had written off more in commercial loans than they had ever made in the history of the banks. Royal Bank had booked \$2 billion in loan-loss provisions. Royal Trust was in deep trouble and I spent four months there. The real estate market was a shambles.

It wasn't only Olympia & York. It was Bramalea. It was Cadillac. It was everybody.

It was the first time that the real estate market and the first recession — I don't call them recessions, that was a depression — had really hit the Metro Toronto marketplace.

The banks were under a lot of pressure from their shareholders, from their boards, to explain why they had got into such trouble in real estate.

They were looking at limiting their book of real estate. In other words, it would not matter how good the deal was, they would not go near it because their book was, quote, full.

You had Canadian Airlines that was in deep trouble. The airline industries around the world had lost more money in two years than they had ever made in their history.

You had a number of financial institutions that were in trouble, and the signs were starting to show in a number of insurance companies, major players.

So the whole marketplace had changed, and it changed in about 18 months, from '91 through '93.

## [Traduction]

...a fait changer les politiques dans les établissements financiers. Le «bâtiment» n'est pas considéré comme étant aussi solide...

Comme vous nous l'avez dit, l'immobilier représente un investissement terrible. Je n'arrive pas à vendre ma maison à qui que ce soit.

...du fait, peut-être, d'une trop grande exposition au risque.

On se préoccupe aussi de savoir jusqu'à quel point les voyageurs sont prêts à payer encore, en sus du coût direct des vols d'avion.

Plus loin, au paragraphe 7, on peut lire:

Tout cela pourrait pousser PAXPORT ou, plus vraisemblablement, ses financiers à demander que le gouvernement fournisse des garanties sous une forme ou une autre. De ce fait, Transports Canada devrait se poser sérieusement la question suivante: «L'entente a-t-elle du sens pour l'avenir, du point de vue économique, est-elle viable?»

Le gouvernement ne devrait pas donner son argent s'il n'obtient pas en échange quelque chose de valeur égale ou supérieure.

Pouvez-vous nous dire ce que vous pensez de tout cela?

**M. Stehelin:** Certainement. Je ne sais pas qui a rédigé ce compte rendu, mais je me souviens de la réunion. À l'évidence, en décembre 1993, les établissements financiers avaient radié en prêts commerciaux une somme inégalee dans l'histoire des banques. Les provisions pour pertes sur prêts s'élevaient à deux milliards de dollars à la Banque Royale. Le Trust Royal était en grave difficulté. J'y ai passé quatre mois. C'était la pagaille sur le marché immobilier.

Ce n'était pas qu'Olympia & York. C'était Bramalea. C'était Cadillac. C'était tout le monde.

C'était la première fois que cela arrivait au marché immobilier et la première fois qu'une récession (je n'appelle pas ça une récession, j'appelle ça une dépression) avait vraiment touché le marché du Grand Toronto.

Les actionnaires, les conseils d'administration mettaient beaucoup de pression sur les banques pour qu'ils expliquent comment elles s'étaient mises dans un tel pétrin sur le marché immobilier.

Elles cherchaient à limiter leur portefeuille immobilier. Autrement dit, si extraordinaire que la transaction puisse être, elles ne l'envisageraient même pas parce que leur portefeuille était «complet».

Les Lignes aériennes Canadien connaissaient de graves difficultés. Dans le monde entier, l'industrie aérienne avait perdu plus d'argent en deux ans qu'elle n'en avait fait dans toute son histoire.

Plusieurs établissements financiers connaissaient des difficultés, et les signes de ces difficultés commençaient à se faire voir dans plusieurs compagnies d'assurance, qui jouent un rôle important.

Tout le marché avait donc changé, et il avait changé en quelque 18 mois, entre 1991 et 1993.

[Texte]

And the aviation industry was a mess. I mean, it was a mess. Prices were low. There was too much capacity. Air Canada and Canadian weren't prepared to deal with the capacity issue.

And those were the things that, having been personally involved in O & Y and in Royal Trust and in Canadian and all of those files —

**Senator Gigantès:** And the CBC building in Toronto?

**Mr. Stehelin:** I didn't get personally involved in that one. But it was clear that the market was not the same as it had been six months ago. And that's really what we expressed at that meeting.

**Senator Gigantès:** And you agree with the statement that the government's cash flows would not be given up without something of full or better value in return?

**Mr. Stehelin:** As a taxpayer, I always agree we should not give something away unless we get something more in return.

**Senator Gigantès:** The sentiment does you honour, sir.

In the March 2, 1993 report, you say that you had to prove or disprove that the \$850 million proposal could be financed; had to show that Paxport shareholders could come up with the \$66.5 million in equity. You told us that earlier. How long did you spend collecting information and preparing this report?

**Mr. Stehelin:** I cannot tell you in actual time. I think we really started the process of gathering the information after the Wood Gundy presentation, and I can't remember the date of that, but I believe it was early February.

**Senator Gigantès:** About six weeks then would be a —

**Mr. Stehelin:** That's probably as good a time frame as any, yes.

**Senator Gigantès:** With whom did you meet or speak to collect your information? Representatives of Paxport? Their own financial advisors? Parties suggested to your firm by Paxport?

**Mr. Stehelin:** No. We originally met with Wood Gundy and we met with them on several occasions. Initially, it was contemplated that Wood Gundy would get us what we needed. Okay?

We then got some of it from Wood Gundy. We went directly to the proponents involved and asked them for financial statements and financial information and corroboration from banks, you know, any way we could get a sense of where they were and what they looked like and how much credit they had available, et cetera.

**Senator Gigantès:** So you are satisfied that Paxport had the opportunity — had the opportunity to provide you with all the information that was necessary?

[Translation]

C'était le fouillis dans l'industrie aérienne. C'était vraiment le fouillis. Les prix étaient peu élevés. La capacité était trop grande. Air Canada et Canadien n'étaient pas prêts à faire face au problème de la capacité.

Voilà qui, étant donné que j'ai personnellement travaillé pour Olympia & York et le Trust Royal et Canadien et à tous ces dossiers...

**Le sénateur Gigantès:** Et l'édifice de la CBC, à Toronto?

**M. Stehelin:** Je n'ai pas mis la main personnellement à ce dossier. Mais il était évident que le marché n'était pas le même que ce qu'on avait connu six mois auparavant. C'est vraiment ce que nous avons fait valoir à cette réunion.

**Le sénateur Gigantès:** Et vous êtes d'accord avec la déclaration selon laquelle le gouvernement ne donnerait pas son argent en échange de quelque chose, à moins que ce soit de valeur égale ou supérieure?

**M. Stehelin:** En tant que contribuable, je suis toujours d'accord avec l'idée de ne pas donner quelque chose à moins d'en obtenir plus en échange.

**Le sénateur Gigantès:** Voilà qui vous fait honneur, monsieur.

Dans le rapport du 2 mars 1993, vous dites que vous deviez confirmer ou infirmer que la proposition de 850 millions de dollars pouvait être financée, que les actionnaires de Paxport pouvaient produire 66,5 millions de dollars. Vous nous avez déjà dit cela. Combien de temps avez-vous mis à réunir les renseignements et à préparer ce rapport?

**M. Stehelin:** Je ne saurais dire le temps réel que j'y ai consacré. Je crois que nous avons commencé vraiment à réunir les renseignements après l'exposé de Wood Gundy, dont je ne me rappelle pas la date, mais je crois que c'était au début du mois de février.

**Le sénateur Gigantès:** On pourrait donc dire qu'il a fallu six semaines environ...

**M. Stehelin:** C'est une estimation qui en vaut probablement une autre, oui.

**Le sénateur Gigantès:** Avec qui vous êtes-vous réuni ou entretenu pour réunir vos renseignements? Des représentants de Paxport? Leurs propres conseillers financiers? Des parties que Paxport aurait suggérées à votre société?

**M. Stehelin:** Non. Nous avons rencontré Wood Gundy, au début, et à plusieurs reprises par la suite. À l'origine, on croyait que Wood Gundy nous donnerait tout ce qu'il nous fallait. D'accord?

Nous en avons obtenu une partie de Wood Gundy. Nous avons demandé directement aux soumissionnaires de nous présenter leurs états financiers, des renseignements d'ordre financier, une corroboration de la part de leurs banques, enfin, tout ce qui nous donnerait une idée des gens à qui on avait affaire, de quoi ils avaient l'air et du crédit qu'ils avaient à leur disposition, et cetera.

**Le sénateur Gigantès:** Vous êtes donc convaincu que Paxport avait l'occasion... avait l'occasion de vous fournir tous les renseignements nécessaires?



[Text]

[Traduction]

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** I'd like to begin at page 3, financeability of the total project. Could you please read those two paragraphs for the record, one that starts. "When the initial Request for Proposal was issued..."?

**Senator Jessiman:** Which document is this?

**Senator Gigantès:** The document is 00190.

**Senator Hervieux-Payette:** The first report from Deloitte & Touche.

**Senator Gigantès:** And it's "Financeability of the Total Project: When the initial Request for Proposal was issued..."

Would you read those two paragraphs for the record?

**Mr. Stehelin:**

When the initial Request for Proposal was issued and responses received, the expectation was that PAXPORT would be able to finance the total project outright. In our view, PAXPORT cannot finance the entire project at this time.

This fact is inherently acknowledged in that their proposed approach is to finance the project on a "finance as you go" basis through staged redevelopment.

**Senator Gigantès:** Could you explain to somebody who is not very strong on financial stuff — because I have no finances to manage, I've never learned. Can you explain what you mean by, "...the expectation was that Paxport would be able to finance the total project outright..."?

**Mr. Stehelin:** I think the original concept was that somebody will be able to prove that they have \$850 million to do this project.

And, in the real world, nobody was going to be able to prove that. I mean, Claridge, if they wanted to, could write a cheque for \$850 million. They've already proved that, in subsequent events.

But nobody was going, at that point in time — the expectation to say somebody can write a cheque for \$850 million for this deal was not realistic.

**Senator Gigantès:** Whose expectation was it that somebody was going to write such a cheque?

**Mr. Stehelin:** I think it was just — I mean, I'm just guessing, because I wasn't involved in the RFP process. I'm just — having seen other transactions and having seen the Crown deal in other situations, there sometimes is this simplistic approach that says: Well, we've got to make sure they can write a cheque.

And the difficulty is that, in most transactions, it's not the proponent's cheque in its entirety; it's a commercial transaction.

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** J'aimerais commencer à la page 3, qui porte sur la viabilité financière du projet dans son ensemble. Auriez-vous l'obligeance de faire la lecture des deux paragraphes, pour le compte rendu, celui qui commence par «Quand la demande de propositions initiale a été émise...»?

**Le sénateur Jessiman:** De quel document s'agit-il?

**Le sénateur Gigantès:** Le document numéro 00190.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Le premier rapport de Deloitte & Touche.

**Le sénateur Gigantès:** «La viabilité financière du projet dans son ensemble: Au moment où la demande de propositions initiale a été émise...»

Pouvez-vous lire les deux paragraphes en question, pour le compte rendu?

**M. Stehelin:**

Au moment où la demande de propositions initiale a été émise et que les réponses ont été reçues, on croyait que PAXPORT allait pouvoir financer son projet entier de lui-même. Selon nous, PAXPORT ne peut financer le projet entier en ce moment.

Cela est implicitement reconnu du fait que l'approche proposée consiste à financer le projet «au fur et à mesure», au fil des étapes du réaménagement.

**Le sénateur Gigantès:** Pouvez-vous expliquer à quelqu'un qui n'est pas très calé en finances, comme je n'ai pas de finances dont il faudrait que je m'occupe, je n'ai jamais appris. Pouvez-vous expliquer ce que vous entendez par «...on croyait que Paxport allait pouvoir financer le projet entier de lui-même...»?

**M. Stehelin:** Je crois que l'idée de départ était que quelqu'un saurait prouver qu'ils ont 850 millions de dollars à leur disposition pour réaliser ce projet.

Et, dans la réalité, personne n'allait savoir prouver cela. Enfin, Claridge, si c'était sa volonté, pouvait établir un chèque de 850 millions de dollars. Ils l'ont prouvé, par la suite.

Mais personne n'allait, à ce moment-là... il n'était pas réaliste de croire que quelqu'un allait pouvoir établir un chèque de 850 millions de dollars pour cette transaction.

**Le sénateur Gigantès:** Qui croyait que quelqu'un allait pouvoir établir un tel chèque?

**M. Stehelin:** Je crois que c'était seulement... enfin, ce n'est que de la conjecture, parce que je n'ai pas participé au processus de demande de propositions. C'est seulement que... ayant été témoin d'autres transactions et ayant vu l'État agir dans d'autres situations, j'ai constaté qu'il y a parfois cette approche simpliste qui prévaut: eh bien, il nous faut nous assurer qu'ils peuvent faire le chèque.»

Pour la majorité des transactions, la difficulté réside dans le fait que ce n'est pas le chèque du promoteur en entier; c'est une

[Texte]

And I don't think — it was just: We have to make sure that they don't default on the deal.

So the easiest way to do that is to make sure they can write a cheque. I think one just logically followed the other.

**Senator Gigantès:** So, really, the realistic way, as you said earlier, was that they were going to go the route to finance as you go.

**Mr. Stehelin:** Yes. That was the only conclusion you could come to, in my mind.

**Senator Gigantès:** The project, of course, was for the redevelopment of T1 and T2, and we have been told by several witnesses that this was urgently needed. Other people disagreed with urgency. That's a separate matter.

Proposal called for redevelopment of \$850 million which, if I understand correctly, would take place in stages.

Am I correct?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** Then "finance as you go" approach would mean that, if the financing was not forthcoming at any point, the redevelopment would not go forward.

Is that right?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** So that, in fact, the proposal would not have insured that \$850 million would be invested in redeveloping Pearson. There was no guarantee that this would necessarily happen?

**Mr. Stehelin:** The guarantee was that, if the traffic levels went up, and the demand was there, the transaction was financeable.

**Senator Gigantès:** Okay.

**Mr. Stehelin:** Nobody wanted to build another Mirabel.

**Senator Jessiman:** Including Claridge.

**Mr. Stehelin:** Especially Claridge.

**Senator Gigantès:** But as structured, the redevelopment could have stopped at any point?

**Mr. Stehelin:** If the demand was not there.

**Senator Gigantès:** They could have stopped it.

**Mr. Stehelin:** Yes. Except the first stage was not optional. That had to be done. And that was dealing with the problems around Gate 80 and the transborder and Terminal 1.

**Senator Gigantès:** "Wood Gundy also have offered the view", I think you have here, "with which we concur" — I am citing from your report —

[Translation]

transaction commerciale. Et je ne crois pas... c'était seulement: nous devons nous assurer qu'ils respectent leurs engagements.

La façon la plus simple de le faire consiste donc à s'assurer qu'ils peuvent faire le chèque. Cela n'a été qu'une suite logique, à mes yeux.

**Le sénateur Gigantès:** Enfin, pour être réaliste, comme vous l'avez dit plus tôt, ils allaient financer cela «au fur et à mesure».

**M. Stehelin:** Oui. C'est la seule conclusion à laquelle on pourrait arriver, selon moi.

**Le sénateur Gigantès:** Le projet, bien sûr, visait le réaménagement des aérogares 1 et 2, et plusieurs témoins nous ont dit que cela devait se faire d'urgence. D'autres n'étaient pas d'accord sur ce point. C'est une autre question.

La proposition prévoyait un réaménagement coûtant 850 millions de dollars et qui, si je comprends bien, se ferait par étapes.

Est-ce bien cela?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** Financer cela «au fur et à mesure», cela veut dire que si le financement n'est pas disponible à un moment donné, le réaménagement ne peut se poursuivre.

Est-ce bien cela?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** De fait, la proposition ne garantissait aucunement que les 850 millions de dollars seraient investis dans le réaménagement de l'aéroport Pearson. Il n'y avait pas de garanties, cela ne se produirait pas nécessairement?

**M. Stehelin:** La garantie, c'était que si l'achalandage augmentait et que la demande existait, il serait possible de financer la transaction.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord.

**M. Stehelin:** Personne ne voulait construire un autre Mirabel.

**Le sénateur Jessiman:** Y compris Claridge.

**M. Stehelin:** Surtout Claridge.

**Le sénateur Gigantès:** Mais, étant donné la structure adoptée, le réaménagement aurait pu cesser à n'importe quel moment donné?

**M. Stehelin:** Si la demande n'existait pas.

**Le sénateur Gigantès:** Ils auraient pu l'interrompre.

**M. Stehelin:** Oui. Sauf que la première étape n'était pas facultative. Cela devait être fait. Et cela concernait les problèmes touchant la Porte 80, la zone des vols transfrontaliers et l'aérogare 1.

**Le sénateur Gigantès:** «Wood Gundy a aussi fait valoir», je crois qu'on peut le voir ici: «et nous sommes d'accord sur ce point»... je cite votre rapport...

[Text]

...that the availability of future funds for later stages will be dependent upon the performance of PAXPORT during the initial stage. And it is difficult, if not impossible, at this point...

This is still from your document.

...to obtain satisfactory comfort and evidence concerning the commitment of various lenders to purchase future debt and the ability of PAXPORT to raise additional equity.

The next sentence:

This is to be expected at this point in time.

Does this refer to the conditions of the market or —

**Mr. Stehelin:** Well, I think nobody at this point in time knew what the ultimate transaction would look like.

One thing it is very difficult to do is get a commitment from somebody to give to you or lend to you a lot of money when he doesn't know what the transaction is. So that was one issue.

I think there were — you know, if you went and sat with a life company or a major financial institution, which Wood Gundy had done, based on what, simplistically, everybody believed the transaction would be, it looked like a reasonable transaction from a lending point of view.

But if you don't know what the environmental issues are, and if you don't know what the guarantees are, or what the performance criteria are, or all those things that ended up in the final transaction, you are not going to get somebody to commit 100 per cent. All you're going to get is an expression of interest.

**Senator Gigantès:** Okay. Now, on page 4 of your memorandum, there is a category that starts: Paxport issues. And you say:

In our view, until the following issues are resolved, the ability to finance the proposal cannot be reasonably assumed:

We have been advised that one of the participants (Ellis-Don) will not continue as a member of the consortium and accordingly, there is approximately an \$8 million or roughly a 13% shortfall in the equity contribution.

The next is \$5 million of Allders \$15 equity — 15 million equity, I presume. Is that \$15 million?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** Because the word "million" is missing.

...is contingent upon their receiving "the required regulatory approvals necessary for the duty free sale of liquor by

[Traduction]

...que la disponibilité des fonds aux étapes ultérieures tiendront au rendement de PAXPORT à l'étape initiale. Et il est difficile sinon impossible, au point où nous en sommes...

C'est encore votre document que je cite.

...de déterminer avec certitude que les divers prêteurs sont bel et bien engagés à consentir des prêts et que PAXPORT saura amasser d'autres fonds.

La phrase suivante se lit comme suit:

Il fallait s'y attendre, au point où nous en sommes.

Est-ce qu'il est question ici des conditions du marché ou...

**M. Stehelin:** Eh bien, je crois qu'au point où on en était à ce moment-là, personne ne savait à quoi la transaction ressemblerait au bout du compte.

Une chose qui est très difficile à faire, c'est de convaincre quelqu'un de s'engager à vous donner ou à vous prêter une grande somme d'argent sans connaître la nature de la transaction. C'était une des questions en jeu.

Je crois qu'il y avait... enfin, si on s'installait avec les représentants d'une compagnie d'assurance-vie ou d'un important établissement financier, ce que Wood Gundy avait fait, en évoquant, de façon simpliste, ce que la transaction paraissait être aux yeux de tous, cela semblait être raisonnable du point de vue du prêt.

Mais si on ne connaît pas les questions environnementales, si on ne connaît pas les garanties, si on ne connaît pas les critères de rendement, si on ne connaît pas toutes les choses qui peuvent se retrouver dans la transaction, au bout du compte, on ne saura convaincre quelqu'un de s'engager sans réserve. Au mieux, il exprimera son intérêt.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Maintenant, à la page 4 de votre note, il y a une catégorie: les questions concernant Paxport. On peut y lire:

À nos yeux, tant et aussi longtemps que les questions suivantes ne seront pas réglées, on ne saurait présumer raisonnablement que la proposition pourra être financée:

Nous avons appris que l'un des participants (Ellis-Don) se retire du consortium et, de ce fait, qu'il y a un manque à gagner de quelque huit millions de dollars, ou 13 p. 100 du total environ, au chapitre des capitaux propres.

Ensuite, il y a les cinq millions de dollars d'Allders, 15 millions de dollars en capitaux propres... quinze millions de dollars en capitaux propres, je présume. Est-ce bien quinze millions de dollars?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** Parce que le terme «millions» n'y est pas.

...[cela] tient à ce que Paxport reçoive «les approbations réglementaires nécessaires pour la vente de boissons alcool-



## [Texte]

Alders and notice of termination (not longer than 90 days) of the LCBO lease”.

Can you please explain the Ellis-Don situation?

**Mr. Stehelin:** Ellis-Don simply stated that they may not participate and they may not be at the table for \$8 million.

**Senator Gigantès:** So how much money did that force Paxport to find?

**Mr. Stehelin:** Eight million dollars.

**Senator Gigantès:** I'd like to turn briefly to a memorandum of February 11, 1993, to Paxport File, conversations with Donald J. Matthews of Matthews Group Limited (“MGL”), February 11, 1993, at approximately 10:20. The document is 00188, also marked C.

Could you please read it out? It's quite brief.

**Mr. Stehelin:** I don't have it.

**Senator Gigantès:** I will read it for you:

I phoned Mr. Mathews [sic] to discuss the letter which was forwarded to by [sic] Wood Gundy dated February 9, 1993. I asked Mr. Mathews whether he had a copy of the letter or perhaps we could discuss it briefly, particularly my questions with respect to paragraph three (3).

He indicated that he did not have the letter in front of him and I stated that the issue I was trying to deal with was the paragraph which indicated “MGL has made separate arrangements with one of its affiliated companies to fund \$20 million that is to be invested on the turnover date”.

If a witness — could you explain this?

**Mr. Stehelin:** It wasn't satisfactory evidence to me that he had \$20 million.

**Senator Gigantès:**

Mr. Mathews' answer was that they had arranged the money and that's what the letter said, so there shouldn't be any problem...

This is still from that memo of yours. “I indicated...”, you indicated:

...that we were being asked to give an opinion on the availability of these funds to Paxport at the turnover date via the Mathews Group. I stated —

That's you still.

— that he should assume that we were acting in an audit capacity and therefore it was important that we be satisfied that these funds were in fact, available.

Mr. Mathews asked whether I was indicating that he wasn't telling the truth...

And you replied:

## [Translation]

sées en franchise par Alders et l'avis de dénonciation (90 jours au maximum) du bail de la RAO».

Auriez-vous l'obligeance de nous expliquer la situation en ce qui concerne Ellis-Don?

**M. Stehelin:** La société Ellis-Don avait tout simplement signalé qu'elle ne participerait peut-être pas au consortium et qu'elle ne mettrait peut-être pas huit millions de dollars sur la table.

**Le sénateur Gigantès:** Ce qui a forcé Paxport à aller chercher quelle somme d'argent?

**M. Stehelin:** Huit millions de dollars.

**Le sénateur Gigantès:** Maintenant, j'aimerais parler brièvement d'une note datée du 11 février 1993, note au dossier de Paxport, qui traite de conversations ayant eu lieu entre Donald J. Matthews, du *Matthews Group Limited* («MGL»), le 11 février 1993, à 10 h 20. Le document porte le numéro 00188 et la marque «C».

Pouvez-vous le lire tout haut? C'est très court.

**M. Stehelin:** Je ne l'ai pas.

**Le sénateur Gigantès:** Je vais le lire pour vous:

J'ai téléphoné à M. Mathews [sic] pour discuter de la lettre de Wood Gundy, en date du 9 février 1993. J'ai demandé à M. Mathews s'il avait un exemplaire de la lettre ou si nous pouvions en discuter brièvement, particulièrement en rapport avec mes questions au sujet du paragraphe 3.

Il a signalé qu'il n'avait pas la lettre devant lui et je lui ai fait valoir que le paragraphe dont je voulais parler disait que «MGL» a pris des dispositions distinctes avec l'un de ses affiliés pour financer 20 millions de dollars, qui devront être investis à la date limite.»

Est-ce qu'il y a un témoin qui... pouvez-vous expliquer cela?

**M. Stehelin:** Je n'étais pas convaincu du fait qu'ils avaient 20 millions de dollars à leur disposition.

**Le sénateur Gigantès:**

M. Mathews a répondu que la question de l'argent avait été réglée, et c'est ce que disait la lettre, de sorte qu'il n'y aurait pas de problème...

Ceci est toujours tiré d'une note de votre part. «J'ai signalé..., vous avez signalé:

...que nous étions appelés à donner notre avis quant à la disponibilité de ces fonds chez Paxport à la date limite par l'entremise du groupe Mathews. J'ai dit...

C'est encore vous qui parlez.

...qu'il devait tenir pour acquis que nous jouions le rôle de vérificateur dans le dossier et que, par conséquent, il importait pour nous d'être convaincu que ces fonds étaient, en fait, disponibles.

M. Mathews a demandé si je ne voulais pas dire qu'il mentait...

Et vous avez répondu:

## [Text]

...“No, it wasn’t a question of truth or not, it was just a question of satisfactory independent evidence with respect to the availability of the \$20 million”.

Sir, you have wonderful tact. “After a very brief discussion”, you go on:

...I said, for example, “if the Royal Bank, which had indicated that you operate an eight digit operating line, were to indicate \$20 million was available upon suitable terms being met, i.e. agreement to your proposal with the government re: Terminal 1 and 2, this would be ideal”. There was no response. He took my name and telephone number and indicated that someone would get back to me.

So in that conversation, Mr. Matthews appears, from what you are saying, reluctant to tell you where the money was going to come from.

The next day, February 12, you attended a meeting with Transport Canada officials where you discussed the status of your financeability inquiries. And I draw your attention to document 00738(D), a memorandum of minutes of that meeting.

Under item 4, you apparently reported, and I quote:

...there is no evidence to support the availability of the Matthews Group Limited (MGL) proposed \$20M equity investment. Don Matthews was not cooperative on this subject. Wood Gundy has not seen a current financial statement for MGL. The financial statements submitted with the Paxport proposal are at least 18 months old and MGL’s situation may have been affected by changes in real estate values.

I end this quotation.

A further quotation with respect to Wood Gundy’s involvement, you noted:

...a review of Wood Gundy’s description of the process leading to financing of the Project; it was explained that a further commitment from the institutional lenders at this time is unlikely.

Then you continue:

...Wood Gundy appears to be reluctant to become directly involved in the financeability issue.

And further:

...several of the equity investors would not have the financial depth to rescue the project if problems developed.

And the memorandum continues:

Deloitte & Touche will write again to Wood Gundy and the equity partners seeking further evidence of the ability of the \$61 million equity investment, e.g., certain investors to identify source of funds, and to obtain current financial

## [Traduction]

...“Non, ce n’est pas une question de mentir ou de ne pas mentir, c’est seulement de déterminer en toute objectivité que les 20 millions de dollars sont bel et bien disponibles.

Monsieur, que vous êtes diplomate. «À la suite d’une discussion brève», vous poursuivez:

...j’ai dit, par exemple, “si la Banque Royale, qui a signalé que votre marge de crédit pour exploitation se situait dans les huit chiffres, devait affirmer que 20 millions de dollars étaient disponibles sous réserve que des conditions convenables soient respectées, c’est-à-dire un accord avec la proposition que vous avez faite au gouvernement concernant les aéroports 1 et 2, serait idéal.” Il n’y a pas eu de réponse. Il a noté mon nom et mon numéro de téléphone, et a dit que quelqu’un allait me rappeler.

Dans cette conversation, M. Matthews paraît, selon ce que vous dites, réfractaire à l’idée de vous révéler d’où l’argent proviendrait.

Le lendemain, soit le 12 février, vous allez assister à une réunion avec des représentants de Transports Canada, où vous avez discuté de l’état d’avancement de votre enquête sur la viabilité financière de la proposition. Je porte à votre attention le document numéro 00738 (D), compte rendu de cette réunion.

Sous la rubrique 4, vous avez apparemment signalé ce qui suit:

...rien ne confirme que Matthews Group Limited (MGL) a à sa disposition les 20 millions de dollars en capitaux propres. Don Matthews ne s’est pas montré coopératif à cet égard. Wood Gundy n’a pas vu d’état financier courant pour MGL. Les états financiers accompagnant la proposition de Paxport ont au moins 18 mois, et la situation de MGL a très bien pu varier en raison de l’évolution dans le domaine immobilier.

Fin de la citation.

Dans un autre passage concernant le rôle de Wood Gundy dans le dossier, vous avez fait remarquer:

...un examen de la description qu’a faite Wood Gundy du processus ayant conduit au financement du projet. On a expliqué qu’il était peu vraisemblable que les prêteurs institutionnels s’engagent davantage en ce moment.

Puis, vous continuez:

...Wood Gundy semble hésiter à s’engager directement dans la question de la viabilité financière.

Et encore:

...plusieurs des investisseurs n’auraient pas suffisamment de «substance» sur le plan financier pour sauver le projet au cas où il y aurait des problèmes.

Et la note continue:

Deloitte & Touche écrira de nouveau à Wood Gundy et aux investisseurs pour obtenir d’autres renseignements sur la capacité d’investir 61 millions de dollars, c’est-à-dire se renseigner sur certains investisseurs pour repérer la source

[Texte]

statements for MGL; Wood Gundy to be requested to also provide an assessment of the effect of Paxport/T3LP merger.

Also note the following paragraph under item 6, page 4, on proposal issues:

W. Power noted that Paxport appears to be trying to circumvent the [following] structure —

**Senator Jessiman:** Formal structure.

**Senator Gigantès:** The formal structure.

...in addition to their lawyers' request for a meeting, Paxport's representatives have been contacting senior airport management officials in an attempt to deal with some of these issues.

The next document — have you any objections to any of this? Does it meet your recollection?

**Mr. Stehelin:** The issues — I mean, the issues that deal with us, yes. I mean, I can't recall the meeting specifically, but certainly the issues that we talked about, that's where we were.

**Senator Gigantès:** Thank you. The next document I'd like to refer to you is a letter from you to Victor Barbeau, dated February 22, 1993, document 00196(E).

On page 2, you set out a summary of the equity commitments of the various Paxport participants. Could you please briefly take us through the chart?

**Mr. Stehelin:** What would you like, sorry?

**Senator Gigantès:** Could you take us through the chart? I have this chart, "Summary of Equity Participation..."

**Mr. Stehelin:** Page 2?

**Senator Gigantès:** Yes.

**Mr. Stehelin:** Basically, all we were trying to do is summarize where everybody was and who had put what money in, okay? And the commitments that were on the table at that point were the \$23,950,000 from Matthews; Allders, ten and five that we've talked about before; Bracknell Corporation's eight-six, and CIBC/Wood Gundy for ten. We didn't know where Ellis-Don was at that point.

**Senator Gigantès:** That's the \$8 million that's missing.

**Mr. Stehelin:** Presently unknown. What you — the original number everybody was working to here was \$66 million.

**Senator Gigantès:** And, according to this table, even when you consider only the commitments, \$8 million is missing from that 66.5. Is that the Ellis-Don withdrawal?

**Mr. Stehelin:** That's the Ellis-Don issue. Nobody knew where Ellis-Don was at that point.

[Translation]

des fonds et obtenir des états financiers à jour dans le cas de MGL. Wood Gundy serait aussi appelé à évaluer l'effet de la fusion Paxport-T3LP.

Soulignons aussi le paragraphe suivant, sous la rubrique 6, page 4, qui porte sur la proposition:

W. Power a fait remarquer que Paxport semble essayer de contourner la structure...

**Le sénateur Jessiman:** La structure officielle.

**Le sénateur Gigantès:** La structure officielle.

...outre le fait de demander que l'on tienne une réunion, sur le conseil de leurs avocats, les représentants de Paxport communiquent avec des hauts fonctionnaires chargés de la gestion de l'aéroport pour essayer de régler certaines de ces questions.

Le document suivant... avez-vous des objections face à tout ceci? Est-ce bien ce dont vous souvenez?

**M. Stehelin:** Les questions... enfin, les questions qui nous touchent, oui. Enfin, je ne me rappelle pas cette réunion en particulier, mais je me souviens certainement des questions dont nous avons parlé. Nous en étions à ce point.

**Le sénateur Gigantès:** Merci. J'aimerais maintenant passer à une lettre que vous avez adressée à Victor Barbeau, en date du 22 février 1993. C'est le document 00196(E).

À la page 2, vous résumez les fonds engagés par les divers participants à la proposition de Paxport. Pouvez-vous nous expliquer brièvement le graphique?

**M. Stehelin:** Pardon, qu'est-ce que vous voulez que je fasse?

**Le sénateur Gigantès:** Pouvez-vous nous expliquer le graphique? Je vois un graphique intitulé «résumé de la participation au capital...»

**M. Stehelin:** À la page 2?

**Le sénateur Gigantès:** Oui.

**M. Stehelin:** Essentiellement, nous voulons simplement montrer en bref qui investissait et la somme qu'il investissait, d'accord? Et les engagements pris à ce moment-là étaient les 23 950 000 \$ de Matthews; pour Allders, le cinq et le dix dont nous avons déjà parlé; 8,6 pour la Bracknell Corporation, et 10 pour CIBC/Wood Gundy. Nous ne savions pas où Ellis-Don en était à ce moment-là.

**Le sénateur Gigantès:** Ce sont les huit millions de dollars manquants.

**M. Stehelin:** Indéterminés à ce moment-là. Ce que vous... le premier chiffre en fonction duquel tout le monde travaillait était de 66 millions de dollars.

**Le sénateur Gigantès:** Et, selon ce tableau, même si on n'envisage que les engagements, il manque huit millions de dollars à ces 66,5 millions. Est-ce la somme qu'Ellis-Don a retirée?

**M. Stehelin:** C'est le cas d'Ellis-Don. Personne ne savait où Ellis-Don en était à ce point-là.



[Text]

**Senator Gigantès:** So, at that date, in effect, the only money Paxport had received was \$4.4 million?

**Mr. Stehelin:** That's all that had been advanced to date.

**Senator Gigantès:** In the notes of your initial December 15, 1992 meeting with Transport Canada on this — that's A — there was a note, that:

Have up to February 15, 1993 to prove financeability...It is suggested that work could start April 30, 1993. How realistic is this?

Page 2, item 7.

**Mr. Stehelin:** I think the February 15 date was being driven by a letter that had gone out to Paxport in December, I believe, which basically said, in a value, if my memory is — basically said: In evaluating the proposals we got, yours looks like it's the best. We've got to deal with a bunch of issues; there's a whole bunch of things we don't agree with.

And the financeability issue, I think the deadline was February 15. That was an imposed deadline, at that point, to try to deal with a number of these issues.

**Senator Gigantès:** Thank you. I'd like to turn to the Matthews Group's ability to contribute its \$20 million required, because they had to contribute that under this commitment. On page 3 of the letter under Matthews Group Consolidated, you said:

On February 19, 1993, we received a Consolidated Financial Report together with supporting schedules and financial information concerning the Mathews [sic] Group Limited as at November 30, 1993.

That's 1992, it should be, presumably.

As will be discussed below, the Matthews Group's \$20 million contribution to the equity of "Paxport" at "The Turnover Date" will be funded by Allders International Canada Limited...Based on the financial information provided at November 30, 1992, we are unable to determine whether Mathews Group would be in a position to fund the \$20 million were it not for its Heads of Agreement with Allders International Canada.

So on its own, Matthews could not provide the money it had committed to provide. From this paragraph, I gather it was, quote, saved, unquote, by these heads of agreement with Allders International Canada.

First, when you asked Mr. Matthews about the \$20 million on February 11, he said he was getting it from one of his affiliated companies. Is Allders a Matthews Group company, to your knowledge?

**Mr. Stehelin:** I am having a little bit of trouble following you.

Are you asking questions and adding things to my letter as you go through?

[Traduction]

**Le sénateur Gigantès:** À cette date, donc, Paxport n'avait reçu que 4,4 millions de dollars?

**M. Stehelin:** C'est tout ce qui avait été avancé à Paxport à ce moment-là.

**Le sénateur Gigantès:** Dans le compte rendu de votre réunion initiale, du 15 février 1992, avec Transports Canada à ce sujet, (c'est «A») il y a une note:

La date limite pour prouver la viabilité financière est le 15 février 1993... On dit que les travaux pourraient commencer le 30 avril 1993. À quel point est-ce réaliste?

Page 2, point 7.

**M. Stehelin:** Si c'est le 15 février qui avait été retenu, je crois que c'est en raison d'une lettre qui avait été transmise à Paxport en décembre, il me semble, lettre qui disait essentiellement, si ma mémoire me sert bien... essentiellement: l'évaluation que nous avons faite des propositions reçues fait voir que la vôtre est la meilleure. Nous devons régler toutes sortes de questions. Il y a toutes sortes de choses avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord.

Et, pour ce qui touche la question de la viabilité financière, je crois que la date limite était le 15 février. C'est une date limite qui était imposée, à ce moment-là, pour qu'un certain nombre de questions soient réglées.

**Le sénateur Gigantès:** Merci. J'aimerais parler maintenant de la capacité qu'avait le Groupe Matthews de contribuer les 20 millions de dollars requis, puisqu'il fallait qu'ils contribuent cela selon l'engagement pris. À la page 3 de la lettre, sous *Mathews Group Consolidated*, vous dites:

Le 19 février 1993, nous avons reçu un rapport financier consolidé accompagné de calendriers et renseignements financiers concernant Mathews [sic] Group Limited, valable au 30 novembre 1993.

C'était 1992, je présume.

Comme nous allons le voir plus bas, la participation de 20 millions de dollars du Groupe Matthews au capital de «Paxport» à la date limite sera financée par Allders International Canada Limited... compte tenu des renseignements financiers obtenus le 30 novembre 1992, nous ne pouvons déterminer si le Groupe Matthews est en mesure de financer les 20 millions de dollars en question, si ce n'était de son entente avec Allders International Canada.

À lui seul, le Groupe Matthews ne pouvait donc fournir l'argent qu'il s'était engagé à fournir. Selon ce paragraphe, je déduis que c'est l'entente avec Allders International Canada qui venait «sauver» la situation.

Premièrement, quand vous avez demandé à M. Matthews ce qu'il en était des 20 millions de dollars le 11 février, il a dit qu'il les obtiendrait de l'une de ses filiales. Est-ce que la société Allders fait partie du Groupe Matthews, à votre connaissance?

**M. Stehelin:** J'ai un peu de difficulté à vous suivre.

Est-ce que vous posez des questions et ajoutez des choses au fur et à mesure que vous lisez ma lettre?

[Texte]

**Senator Gigantès:** No, I am not. I am quoting.

**Mr. Stehelin:** Then let's go back. You are implying assumptions in my letter that are not in the letter. That's one. Two, the letter speaks for itself.

**Senator Gigantès:** The letter speaks for itself.

**Mr. Stehelin:** Let's stick to the letter.

**Senator Gigantès:** Okay. So the \$20 million, in your opinion, was this \$20 million that Matthews was going to find, was it going to come from Allders?

**Mr. Stehelin:** In my opinion? It is a fact. There's an agreement that states how Matthews is going to fund this \$20 million. It is not my opinion. It is a fact.

**Senator Gigantès:** From Allders, okay. I'm glad you said that. Allders, as I understand it, had the duty-free concession at Terminal 3, is that correct?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** Did it, at that time, have the duty-free concessions at Terminals 1 or 2?

**Mr. Stehelin:** I can't recall. I'm going to assume it didn't because one of the issues here was the LCBO issue. It was a provincial jurisdiction issue that was tied into this that the federal government really couldn't deal with at that point. Because one of the conditions that Allders had attached into the overall structure was that they basically got the right to sell the liquor, the duty-free. And I don't think they had it at that point. And that wasn't something that, necessarily, Transport could deal with. So that was, you know, that was an issue. That's why I said I don't think they did at that point in time.

**Senator Gigantès:** Okay. But Allders International Canada Limited is owned 51 per cent by AGRA Industries?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** A publicly traded company and 49 per cent owned by Allders PLC, a U.K. publicly traded company?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Gigantès:** Now, the request for proposal was limited to developers who were Canadian and controlled, in fact, by Canadians. Indeed, this was a restriction that we have heard was hard fought for by Mr. Hession to exclude British Airports Authority. I'm not quoting now.

**Senator Tkachuk:** What are you are implying? It is a Canadian company. What are you saying? It is American or British or what? It is controlled, its controlling interest is Canadian, 51 per cent. We've heard that before.

**Senator Gigantès:** We are approaching the end, are we?

[Translation]

**Le sénateur Gigantès:** Non. Je cite.

**M. Stehelin:** Revenons donc en arrière. Vous laissez entendre certaines choses qui ne se trouvent pas dans ma lettre, premièrement. Deuxièmement, la lettre dit ce qu'elle dit.

**Le sénateur Gigantès:** La lettre dit ce qu'elle dit.

**M. Stehelin:** Tenons-nous en à la lettre.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Les 20 millions de dollars en question, à votre avis, Matthews allait-il obtenir d'Allders les 20 millions de dollars en question?

**M. Stehelin:** À mon avis? C'est un fait. Il existe une entente qui dit que Matthews va financer les 20 millions de dollars. Ce n'est pas mon avis. C'est un fait.

**Le sénateur Gigantès:** Grâce à Allders. D'accord. Je suis heureux que vous ayez dit cela. Allders, si je comprends bien, exploite une concession hors-taxe à l'aérogare 3. Est-ce bien cela?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** À l'époque, la société Allders avait-elle les concessions hors-taxe à l'aérogare 1 ou à l'aérogare 2?

**M. Stehelin:** Je ne me rappelle pas. Je vais présumer que ce n'était pas le cas, parce que l'une des questions en jeu était le bail de la RAO. La question était du ressort de la province, et le gouvernement fédéral ne pouvait vraiment rien faire à ce moment-là. Parce que l'une des conditions qu'Allders avait imposées dans tout cela, c'est qu'il fallait que, essentiellement, le droit de vendre en franchise les boissons alcoolisées lui revienne. Et je crois qu'il ne l'avait pas à ce moment-là. Et ce n'était pas une question que le ministère des Transports pouvait forcément régler. C'était donc, enfin, une des questions en jeu. C'est pourquoi j'ai dit qu'il ne l'avait pas à ce moment-là.

**Le sénateur Gigantès:** D'accord. Mais Allders International Canada Limited appartient dans une proportion de 51 p. 100 à AGRA Industries?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** C'est une société inscrite à la cote qui appartenait dans une proportion de 49 p. 100 à Allders PLC, société britannique inscrite à la cote?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Gigantès:** Bon, la demande de propositions s'adressait seulement aux promoteurs qui étaient canadiens et qui étaient contrôlés, en fait, par des Canadiens. D'ailleurs, nous avons entendu dire que M. Hession a lutté vigoureusement en faveur de cette restriction de façon à exclure la *British Airports Authority*. Je ne cite pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'est-ce que vous laissez entendre par là? Il s'agit d'une société canadienne, qu'est-ce que vous dites? Qu'elle est américaine ou britannique ou quoi encore? Elle est contrôlée, les intérêts majoritaires sont canadiens, à 51 p. 100. Nous avons entendu cela déjà.

**Le sénateur Gigantès:** Nous approchons de la fin, n'est-ce pas?

[Text]

**The Chairman:** I have two minutes, and I want to make an announcement before we break.

**Senator Gigantès:** Do you want to make the announcement now, and then I will make one 30-second —

**The Chairman:** Make the 30-second now and I will —

**Senator Tkachuk:** Can you quote, Senator Gigantès, and if you are making your own statement, say, I'm going to my own statement, because you just kind of run it all —

**Senator Gigantès:** I am now making my own statement. From what we have heard so far —

**Senator Tkachuk:** Thanks.

**Senator Gigantès:** From what we have heard so far, it seems, at this particular stage of the chronology we have come, Paxport, whatever you would like to call it, was a very strange choice to proclaim as the winner of the competition.

Thank you, Mr. Chairman.

**Senator LeBreton:** That's your opinion.

**Senator Gigantès:** I said it was my opinion.

**The Chairman:** Order. Order.

Mr. Stehelin, you are a very, very valuable witness to us, and we are delighted you're going to come back this afternoon.

**Mr. Stehelin:** What time would you like me to come back?

**The Chairman:** At 12:30.

**Mr. Nelligan:** We break at 3:00, so you can plan the rest of the day.

**The Chairman:** I just wanted to ask you, just to set the stage for this afternoon: You wrote two reports, for all practical purposes. You've wrote one on March 2 to Mrs. Labelle, and I assume that these documents that you gave us were accompanying this report, letter so-called. And this deals with Paxport and its financeability.

Practically all of the questioning this morning has dealt with Paxport, but we are dealing with a thing called the Pearson Development Corporation which is the marriage of Paxport and Bronfman/Claridge.

And your second report is dated August 17, and it is directed to Mr. Rowat, in which then you apply yourself to the marriage.

Did you also say that you were aware or you saw the agreement between Claridge and Matthews? I keep — you saw the agreement?

**Mr. Stehelin:** The January 14th agreement between the two parties?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Stehelin:** The letter of intent, yes.

**The Chairman:** The letter of intent to enter into the partnership was dated the 15th of January.

[Traduction]

**Le président:** Il me reste deux minutes, et je veux annoncer quelque chose avant la pause.

**Le sénateur Gigantès:** Voulez-vous l'annoncer tout de suite, puis j'aurai 30 secondes pour...

**Le président:** Prenez les 30 secondes tout de suite, et je pourrai...

**Le sénateur Tkachuk:** Pouvez-vous citer telle ou telle chose, sénateur Gigantès, et dire, si vous déclarez quelque chose vous-même, que c'est vous qui faites la déclaration parce que vous semblez tout confondre...

**Le sénateur Gigantès:** C'est moi qui déclare ce qui suit. D'après ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant...

**Le sénateur Tkachuk:** Merci.

**Le sénateur Gigantès:** D'après ce que nous avons entendu jusqu'à maintenant, il semble, à ce stade particulier de la chronologie, que Paxport, donnez-lui le nom que vous voulez, représentait un choix très curieux comme soumissionnaire retenu.

Merci, Monsieur le président.

**Le sénateur LeBreton:** C'est votre avis.

**Le sénateur Gigantès:** J'ai dit que c'était là mon avis.

**Le président:** À l'ordre. À l'ordre.

Monsieur Stehelin, vous êtes pour nous un témoin très, très précieux, et nous sommes enchantés de savoir que vous allez revenir cet après-midi.

**M. Stehelin:** À quelle heure voulez-vous que je revienne?

**Le président:** À 12 h 30.

**M. Nelligan:** Nous terminons à 15 h. Vous pouvez donc planifier le reste de la journée comme bon vous semble.

**Le président:** Je voulais seulement vous demander, pour préparer le terrain en vue de cet après-midi: vous avez rédigé deux rapports, à toutes fins utiles. Vous en avez rédigé un le 2 mars à l'intention de Mme Labelle, et je présume que les documents que vous nous avez donnés accompagnaient ce rapport, la prétendue lettre. Il est question de Paxport et de sa capacité financière.

Presque toutes les questions posées ce matin portent sur Paxport, mais nous avons aussi affaire à ce qui s'appelle la *Pearson Development Corporation*, l'union de Paxport et de Bronfman-Claridge.

Votre deuxième rapport, en date du 17 août, s'adressait à M. Rowat. À ce moment-là, vous vous êtes penché sur cette union.

Avez-vous dit aussi que vous étiez au courant de l'entente intervenue entre Claridge et Matthews ou que vous en aviez été le témoin? Je fais toujours... vous avez été témoin de cette entente?

**M. Stehelin:** De l'entente du 14 janvier entre les deux parties?

**Le président:** Oui.

**M. Stehelin:** J'ai vu la lettre d'intention, oui.

**Le président:** La lettre exprimant l'intention d'établir une société de commandite, en date du 15 janvier.



[Texte]

**Mr. Stehelin:** Yes.

**The Chairman:** Did you see the agreement before the letter of intent went out?

**Mr. Stehelin:** No. The first document I saw, I believe, was that letter of intent.

**The Chairman:** I see. I thought you said you saw the agreements.

**Mr. Stehelin:** I saw the final agreements that they — the final partnership agreements.

**The Chairman:** Could I ask the committee, since we are dealing with the Pearson Development Corporation, which was the organization which had come together and then was cancelled, it's really our main focus. That's what we want to get into.

And your final report to deal with this merged entity is dated, as I said, August 17th.

Can we zero in on this stuff this afternoon?

**Senator Gigantès:** Mr. Chairman, I have an objection to that, if I may.

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Gigantès:** My objection is this. This is a public contract. The proceedings were dealing with the transfer of public property to a private company.

The quality of the process at all stages is an important issue. And so that my colleagues opposite do not get too frantic about this, from the evidence I have seen, it is my opinion that to proclaim Paxport the winner of the composition and Claridge not the winner was an improper act, in my view. Therefore, what evidence we have been given on the first report, which is the March 2 report by Mr. Stehelin, is pertinent to what I have just said.

**The Chairman:** No one is suggesting it is not pertinent. I am suggesting that the reason Mr. Stehelin has agreed to come back is to deal with the final stage. There is more than one stage, and you've made some very good points.

**Senator Gigantès:** Mr. Chairman, it is quite right that he should deal with the final stage, but, as I read the evidence, the public servants, urged by their political masters, gave the competition to Paxport. And then —

**Senator Jessiman:** That's not true.

**Senator Tkachuk:** Where in the evidence?

**Senator Gigantès:** As I read the evidence. I am speaking for myself.

**The Chairman:** I'm not going to get into this. There is no evidence to that effect. Adjourned until 12:30.

**Senator Kirby:** Can I comment?

**The Chairman:** Yeah.

[Translation]

**M. Stehelin:** Oui.

**Le président:** Avez-vous vu l'entente avant que la lettre d'intention ne soit produite?

**M. Stehelin:** Non. Le premier document que j'ai vu, je crois, c'était la lettre d'intention.

**Le président:** Je vois. Je croyais que vous aviez dit que vous avez vu les ententes.

**M. Stehelin:** J'ai vu les ententes définitives qu'ils... la version définitive des contrats de société.

**Le président:** Puis-je demander au comité, comme nous traitons de la *Pearson Development Corporation*, quelle était l'organisation qui s'est créée, puis qui a été dissoute. C'est vraiment là-dessus qu'il nous faudrait insister. C'est dans cette voie que nous devons nous engager.

Et votre rapport final sur cette société née de la fusion est daté, comme je l'ai dit, du 17 août.

Pouvons-nous nous concentrer là-dessus cet après-midi?

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur le président, j'ai une objection à cet égard, si vous permettez.

**Le président:** Je vous en prie.

**Le sénateur Gigantès:** Voici mon objection. Il s'agit d'un marché public. Il est question de la cession de biens publics à une entreprise du secteur privé.

La qualité de la démarche à toutes les étapes est une question importante. Pour que mes collègues de l'autre côté ne s'énervent pas trop, d'après les témoignages que j'ai entendus, je suis d'avis que le fait de retenir la proposition de Paxport et non pas celle de Claridge représentait un acte important, à mes yeux. Par conséquent, les témoignages que nous avons reçus à propos du premier rapport, celui de M. Stehelin, en date du 2 mars, me paraît pertinent.

**Le président:** Personne ne laisse entendre que ce n'est pas pertinent. Je dirais que la raison pour laquelle M. Stehelin a accepté de revenir, c'est pour traiter de l'étape finale de la démarche. Il n'y a pas qu'une étape, et vous avez fait valoir de très bons arguments.

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur le président, il est tout à fait juste qu'il vienne traiter de la dernière étape, mais, tandis que je lis les témoignages, je vois que les fonctionnaires, sous l'impulsion de leurs maîtres politiques, ont fait un «cadeau» à Paxport. Puis...

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas vrai.

**Le sénateur Tkachuk:** Quel témoignage dit cela?

**Le sénateur Gigantès:** C'est mon interprétation des témoignages. Je parle pour moi-même.

**Le président:** Je ne vais pas m'engager dans cette voie. Il n'y a pas de preuve à cet égard. Nous suspendons les travaux jusqu'à 12 h 30.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je faire une observation?

**Le président:** Oui.

[Text]

**Senator Kirby:** I just want to be clear. First of all, Senator Tkachuk's questions were on the August 17th document; most of mine were, too. But you're suggesting — I'm only bothered by the suggestion that, in some sense, you're going to start controlling what documents people may ask questions on. I could read that into — I understand why you said what you said. But you seem to be implying that people should not ask questions on, for example — I didn't have any more questions anyway, but you seem to be implying —

**The Chairman:** I have not, as long as this committee has been going on and I have been chairman, I have not muzzled anybody. I am suggesting, for the benefit at least of the press or the media or people who are watching this, we should now get to something which is very important, which is Mr. Stehelin's views with respect to the final merged result, which is really what we are here for.

**Senator Kirby:** I thought, in fairness to Senator Tkachuk and myself, that we had discussed that —

That you and I had met that test. But maybe we didn't.

The committee adjourned to 12:30 p.m.

Ottawa, Thursday, August 17, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 12:30 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** All right colleagues, come to order please. Thank you again, Mr. Stehelin. Clarifying question from Mr. Nelligan.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Mr. Stehelin, this morning in answer to a question as to whether you had read the Nixon report, you said that you had read both reports. Subsequently, you indicated that you had not read the Crosbie report. Would you explain please what you meant by having read both reports?

**Mr. Paul Stehelin, Deloitte & Touche:** I read two reports by Mr. Nixon.

**Mr. Nelligan:** All right. There is one report which is at Tab O of our senior binder which is the public report. I wondered if someone could show it to the witness.

**Senator Gigantès:** That is .18 type.

**Mr. Nelligan:** It is indeed. Do you find it at Tab O, sir?

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Je veux simplement que les choses soient claires. Premièrement, les questions du sénateur Tkachuk portaient sur les documents datés du 17 août. La plupart des miennes, aussi. Mais vous laissez entendre... tout ce qui me heurte, c'est l'idée que, d'une façon ou d'une autre, vous commenciez à contrôler les documents au sujet desquels les gens peuvent poser des questions. Je pourrais interpréter... je comprends pourquoi vous avez dit ce que vous avez dit. Mais vous semblez laissez entendre que les gens ne devraient pas poser de questions au sujet de, par exemple... je n'ai plus de questions à poser de toute façon, mais vous me semblez laisser entendre...

**Le président:** Je n'ai jamais, depuis que ce comité exerce son mandat et depuis que j'assume la présidence, je n'ai jamais muselé qui que ce soit. Je suggère que, pour le compte, tout au moins, de la presse ou des gens qui écoutent nos audiences à la télévision, que nous abordions maintenant quelque chose de très important, c'est-à-dire les idées de M. Stehelin à propos de la société fusionnée qui est apparue au bout du compte. Enfin, c'est pour cela que nous sommes ici.

**Le sénateur Kirby:** Je croyais, pour être juste envers le sénateur Tkachuk et moi-même, que nous avions discuté de cela...

Que nous avions répondu, vous-même et moi-même, à ce critère. Mais peut-être que nous ne l'avons pas fait.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 12 h 30.

Ottawa, le jeudi 17 août 1995

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 12 h 30, pour poursuivre l'examen de toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la mise en valeur et l'exploitation des aérogares 1 et 2 à l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Très bien, collègues, à l'ordre, s'il vous plaît. Encore merci, monsieur Stehelin. D'abord, une question de clarification par M. Nelligan.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Monsieur Stehelin, on vous a demandé ce matin si vous aviez lu le rapport Nixon, et vous avez répondu que vous aviez lu les deux rapports. Par la suite, vous avez dit ne pas avoir lu le rapport Crosbie. Auriez-vous l'obligeance d'expliquer ce que vous vouliez dire en déclarant avoir lu deux rapports?

**M. Paul Stehelin, Deloitte & Touche:** J'ai lu deux rapports préparés par M. Nixon.

**M. Nelligan:** Très bien. Un rapport figure à l'onglet O de notre reliure principale, et il s'agit du rapport public. Je me demandais si quelqu'un pourrait montrer ce document au témoin.

**Le sénateur Gigantès:** Le texte est en 18 points.

**M. Nelligan:** Tout à fait. Trouvez le document à l'onglet O, monsieur?

[Texte]

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Mr. Nelligan:** Is that one of the reports that you read?

**Mr. Stehelin:** This is the one that I have, yes, I assume without reading the whole thing.

**Mr. Nelligan:** Have you had another opportunity to see another Nixon Report?

**Mr. Stehelin:** Yes, I have read another report.

**Mr. Nelligan:** In what way does it differ from the one you have in front of you now?

**Mr. Stehelin:** Some of its conclusions are different.

**Mr. Nelligan:** Are you aware of the date of that other report?

**Mr. Stehelin:** I do not have a copy of it. I cannot recall.

**Mr. Nelligan:** Do you know whether it is before or after the one dated November 29th?

**Mr. Stehelin:** Off the top I can't tell you. I didn't pay attention to the particular dates.

**Mr. Nelligan:** Is it in the same format?

**Mr. Stehelin:** Basically, yes.

**Mr. Nelligan:** Thank you. Those are all my questions.

**Senator Jessiman:** Mr. Chairman, shouldn't we ask Justice? Is that not something that would be important to us? We are going into things this morning about things that really have nothing to do with what we are here to decide, and I would like counsel to inquire to see whether or not this committee is entitled to that report.

**Mr. Nelligan:** I am meeting with them this afternoon.

**The Chairman:** All right. Now we have decided, because of the tremendous inconvenience to which we have put Mr. Sinclair of ATAC and which we summarily — I summarily cancelled this afternoon, Mr. Sinclair will be here and we will hear him this afternoon, maybe not to extended time, depending on how we get along with Mr. Stehelin, but we will try to fit Mr. Sinclair in. Senator Tkachuk?

**Senator Tkachuk:** Hello, sir. Just to continue on from this morning, I want to move on to the document of August 17th, 1993, 002081 which I had made some reference to this morning, but I want to go through it in some detail this afternoon because it relates closer to the closure of the deal and all the players are in place.

**Senator Jessiman:** It is the letter from Deloitte Touche.

**Senator Tkachuk:** It is the letter from Deloitte Touche to Transport Canada, attention Mr. William Rowat. Have you got that letter with you, sir?

**Mr. Stehelin:** Yes.

[Translation]

**M. Stehelin:** Oui.

**M. Nelligan:** S'agit-il de l'un des rapports que vous avez lus?

**M. Stehelin:** C'est le rapport que j'ai, oui. C'est l'impression que j'ai, sans lire tout le texte.

**M. Nelligan:** Avez-vous eu l'occasion de lire un autre rapport préparé par M. Nixon?

**M. Stehelin:** Oui, j'ai lu un autre rapport.

**M. Nelligan:** En quoi est-il différent de celui que vous avez maintenant sous les yeux?

**M. Stehelin:** Certaines de ses conclusions sont différentes.

**M. Nelligan:** Savez-vous à quelle date l'autre rapport a été produit?

**M. Stehelin:** Je n'en ai pas de copie. Je n'arrive pas à m'en souvenir.

**M. Nelligan:** Savez-vous s'il est antérieur ou postérieur à celui qui est daté du 29 novembre?

**M. Stehelin:** Je ne suis pas en mesure de vous le dire de mémoire. Je n'ai pas prêté attention aux dates précises.

**M. Nelligan:** Le rapport était-il présenté de la même façon?

**M. Stehelin:** Oui, pour l'essentiel.

**M. Nelligan:** Merci. C'est tout ce que j'avais.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, ne devrions-nous pas poser la question au ministère de la Justice? Ne s'agit-il pas là d'un renseignement qui pourrait être important pour nous? Ce matin, nous abordons des questions qui n'ont véritablement rien à voir avec les décisions que nous sommes appelés à prendre ici, et j'aimerais que le conseiller juridique essaie de déterminer si le comité a droit ou non à ce rapport.

**M. Nelligan:** Je rencontre des représentants du ministère cet après-midi.

**Le président:** Très bien. Nous avons décidé, en raison de la situation terriblement inconmode dans laquelle nous avons placé M. Sinclair, de l'ATAC, dont nous avons sommairement, dont j'ai sommairement annulé le témoignage de cet après-midi, et nous avons décidé que M. Sinclair restera ici et que nous l'entendrons cet après-midi, peut-être pas pour une très longue période. Tout dépendra des progrès réalisés avec M. Stehelin, mais nous tenterons de faire une place pour M. Sinclair. Sénateur Tkachuk?

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur, bonjour. Pour faire suite à ce que nous avons dit ce matin, je souhaite passer au document 002081, daté du 17 août 1993, auquel j'ai déjà fait allusion ce matin, mais je tiens à l'examiner en détail cet après-midi, parce qu'il nous rapproche de la conclusion de l'accord et que tous les acteurs sont en place.

**Le sénateur Jessiman:** Il s'agit de la lettre de Deloitte & Touche.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agit de la lettre adressée par Deloitte & Touche à Transports Canada, à l'attention de M. William Rowat. Avez-vous cette lettre en main, monsieur?

**M. Stehelin:** Oui.



[Text]

**Senator Tkachuk:** You start with the transaction is presented on the 23rd of August — financial projections of Mergeco is financable. And why don't we just go through the conditions — or I shouldn't say conditions — general assumptions that you make and comments. I think we can pass over one which is the equity to debt positions. And let's make it like a checklist to see what got done. I will make some premises because we have heard testimony previously. You can just sort of agree with me or not.

Number two, the Air Canada matter. That got completed?

**Mr. Stehelin:** Yes. There was a letter of understanding on the terms of the new lease.

**Senator Tkachuk:** Okay. And all it required from you here was the Air Canada board approval from the Air Canada board, and that got done as well as, you know, by the time the agreement was signed and completed by October?

**Mr. Stehelin:** I do not know that for sure, but I assume.

**Senator Tkachuk:** Maybe I will not ask that then. As far as I know it got done. The cash injection of \$61 million?

**Mr. Stehelin:** That happened, as far as I know.

**Senator Tkachuk:** We will not know about number four, which is the construction phase —

**Senator Jessiman:** Could I just ask a question on that, Senator Tkachuk?

**Senator Tkachuk:** Sure.

**Senator Jessiman:** The first phase though required \$61 million of equity?

**Mr. Stehelin:** What was basically going to happen is they would put in their equity and start down and then borrow, get bridge financing.

**Senator Tkachuk:** All the partners put in their cash?

**Mr. Stehelin:** The \$61 million was put in, yes.

**Senator Jessiman:** And T1, which was the one that Transport Canada were interested in having developed, and Pearson, or the Pearson Corporation was not as anxious. That was going to — there was a commitment by Pearson to put up \$15 million to do that job, as I understand it.

**Mr. Stehelin:** What they had to do was immediate remedial repairs and work to T1, and that was part of the transaction that was to be done.

**Senator Jessiman:** We were told yesterday, whether you know this or not but I am going to tell you because this is the evidence that was given, if the government estimated the work would be \$11 million, Pearson was responsible for \$15 million. The government did not think, so there was a \$4 million cushion,

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Vous commencez par... la transaction est présentée le 23 août, les projections financières indiquent que Mergeco peut être financé. Pourquoi ne passerions-nous pas en revue les conditions, je ne devrais peut-être pas parler de conditions, mais bien plutôt d'hypothèses générales que vous posez et commentez. Je pense que nous pouvons sauter l'état de la dette par rapport à l'avoir. Pour voir ce qui a été accompli, faisons comme s'il s'agissait d'une liste de contrôle. Je tiendrai certaines choses pour acquises puisque nous avons déjà entendu des témoignages. Vous pouvez être d'accord ou non avec moi.

Deuxièmement, la question d'Air Canada est abordée. Cette question était donc réglée?

**M. Stehelin:** Oui. Une lettre d'entente avait été signée à propos des modalités du nouveau bail.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Il ne restait plus qu'à obtenir l'approbation du conseil d'administration d'Air Canada ce qui, au moment où l'accord a été mené à bien et signé en octobre, avait été fait?

**M. Stehelin:** Je n'en ai pas la certitude, mais je suppose que oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas, je ne poserai pas cette question. D'après ce que je sais, cela était fait. L'injection de capitaux de 61 millions de dollars?

**M. Stehelin:** D'après ce que je sais, cela a été fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous ne savons rien à propos du quatrième élément, qui a trait à la phase de construction...

**Le sénateur Jessiman:** Sénateur Tkachuk, puis-je poser une question à ce sujet?

**Le sénateur Tkachuk:** Certainement.

**Le sénateur Jessiman:** La première phase exigeait des capitaux propres de 61 millions de dollars?

**M. Stehelin:** Essentiellement, ils devaient investir leurs capitaux propres, mettre les choses en branle, puis emprunter, obtenir un financement provisoire.

**Le sénateur Tkachuk:** Tous les associés ont investi leur argent?

**M. Stehelin:** Les 61 millions de dollars ont été investis, oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et l'aérogare 1, celle que Transports Canada souhaitait voir aménagée, et Pearson, ou la *Pearson Corporation*, n'était pas inquiète. Cela allait permettre de... Pearson s'était engagée à consacrer 15 millions de dollars à cette tâche, selon ce que je crois comprendre.

**M. Stehelin:** Ils devaient effectuer des travaux de réfection immobiliers à l'aérogare 1, et cela faisait partie de la transaction à conclure.

**Le sénateur Jessiman:** Hier, on nous a dit, je ne sais si vous le savez ou non, mais je vais vous le préciser parce que cela fait partie des témoignages que nous avons entendus, le gouvernement évaluait le coût des travaux à 11 millions de dollars, et Pearson assumait la responsabilité de 15 millions de dollars. Le gouverne-

[Texte]

and any excess over \$15 million, the government paid a third. Did you know of that?

**Mr. Stehelin:** That sounds familiar. I cannot remember where it is in the agreements.

**Senator Jessiman:** Thanks very much. I just wanted to clarify that.

**Senator Tkachuk:** Number five was the provision of the \$5 million fund which was in negotiation which was a set aside to ensure equity for stage two.

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** That was done?

**Mr. Stehelin:** It would have been done.

**Senator Jessiman:** There was an agreement?

**Mr. Stehelin:** There was an agreement. It is part of the overall agreement.

**Senator Jessiman:** Pearson was obligated to put up to that money?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** If we go to six, we are talking about dividends and interest payments which is future, but there is a question of the \$38 million short fall, cash short fall between — or potential cash short fall between year four and eight. Is that part of the anticipated cash short fall where you talk about the first 10 years not actually making any money or net profits?

**Mr. Stehelin:** No, the cash and the profit were two different things. As I said before, what you had was you had a period, I think it was years three through five roughly, where in fact T1 and T2 were not generating positive cash flow. Really, it was a combination of the switchover to the new Air Canada lease. It was a combination of capitalizing certain expenses that then you had to go out and borrow money on because once one phase was finished, they stopped capitalizing and expending. But there was that period where the cash was tight on 1 and 2.

**Senator Tkachuk:** Excuse me. I sometimes have difficulty hearing so I am just going to put on this earphone here. It is a sign of being 50, I think.

**Senator Jessiman:** I know how you feel.

**Senator Gigantès:** I am 72.

**Senator Tkachuk:** You are a lucky man. Notice when you are speaking I take this off, senator.

**Senator Gigantès:** When you are speaking I do this in preparation for falling asleep.

**Senator Tkachuk:** You have done that.

**The Chairman:** Don't deny yourself a natural advantage.

[Translation]

ment n'a pas pensé, il y avait donc un coussin de 4 millions de dollars, et le gouvernement devait assumer un tiers de toute somme excédant 15 millions de dollars. Étiez-vous au courant?

**M. Stehelin:** Cela me semble familier. Mais je n'arrive pas à me rappeler où ces données se trouvent dans les accords.

**Le sénateur Jessiman:** Merci beaucoup. Je voulais simplement clarifier ce point.

**Le sénateur Tkachuk:** L'élément numéro 5 a trait à la constitution du fonds de 5 millions de dollars, en cours de négociation. Il s'agissait de sommes mises de côté pour garantir la disponibilité de capitaux propres en vue du stade deux.

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela a été fait?

**M. Stehelin:** Cela a dû être fait.

**Le sénateur Jessiman:** Il y a eu une entente?

**M. Stehelin:** Il y a eu une entente. Cela fait partie de l'entente générale.

**Le sénateur Jessiman:** La *Pearson Corporation* a été obligée de dégager ces fonds?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** À l'élément 6, il est question des dividendes et des paiements d'intérêts, qui sont pour l'avenir, mais il y est aussi question du manque à gagner de 38 millions de dollars, du manque à gagner entre... ou d'un éventuel manque à gagner entre l'an quatre et l'an huit. Cela fait-il partie du manque à gagner prévu, celui sur la foi duquel vous avez affirmé que la société ne gagnera pas d'argent et ne réalisera aucun profit net pendant les dix premières années?

**M. Stehelin:** Non, l'argent et le profit représentaient deux choses différentes. Comme je l'ai dit auparavant, pendant une certaine période, je crois que, en gros, c'était entre l'an trois et l'an quatre, les aéroports 1 et 2 ne généreraient aucun mouvement positif de trésorerie. En réalité, il s'agissait d'un effet du passage au nouveau bail foncier d'Air Canada. Il avait fallu financer certaines dépenses à l'égard desquelles des emprunts avaient été contractés parce que, une fois la phase un terminée, ils ont cessé de pourvoir en capital et de dépenser. À l'époque, les capitaux étaient plutôt rares à l'égard des aéroports 1 et 2.

**Le sénateur Tkachuk:** Excusez-moi. J'ai parfois de la difficulté à entendre, et c'est pourquoi je vais mettre ces écouteurs. Voilà ce que c'est que d'avoir 50 ans, je suppose.

**Le sénateur Jessiman:** Comme je vous comprends.

**Le sénateur Gigantès:** J'ai 72 ans.

**Le sénateur Tkachuk:** Heureux homme. Quand vous parlez, avez-vous remarqué, sénateur, que je les retire?

**Le sénateur Gigantès:** Lorsque vous prenez la parole, c'est ce que je fais pour me préparer à dormir.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce que vous avez fait.

**Le président:** Ne vous refusez pas un avantage naturel.

[Text]

**Senator Tkachuk:** If we go to number seven — now it is too loud, right — if we go to number seven,

...will be viewed favourably by lenders and facilitate the ability to finance the transaction. Assuming performance is generally in line with the projection, we feel the involvement of Claridge is a very positive in terms of financability.

I think that is self-explanatory.

Number eight and nine — in number nine again I think it is self-explanatory, “accepts assuming this is done to the satisfaction of Claridge who will be arranging the financing”. Is that because Claridge is now the major partner?

**Mr. Stehelin:** The issue that is being referred to there is that the position of the proponent was that he wanted, in the land lease, the ground lease itself, exactly the same default provisions that were in the T3 financing package.

The benchmark that was originally used by the government or Transport was the LAA ground leases which had been executed for Vancouver and various other centres, and the position was that because, I think basically what everyone was saying, was because you were probably going to go to the same lenders as who were on T3, it just made so much sense to go to the same people who knew how to do this, that the terms and conditions with respect to default and the remedies and what the lender could do and couldn't do should be identical to the Terminal 3 conditions.

There were some changes or some things that the government was not prepared to agree to on an identical basis, and that became an issue because simply saying — why would the lenders take a less favourable default provision or remedy provisions than they already know exist at Terminal 3? That was what the issue was all about.

**Senator Tkachuk:** We get to item 10, which is the \$33 million passenger diversion clause and the inclusion of potential use of area which will add comfort to the lenders concerned with respect to the catastrophic conversion issue. Just to clarify here, because we have heard evidence to this, at any one time the government could divert up to 1.5 million customers, is that according to the agreement?

**Mr. Stehelin:** I can't remember the specific clause, but your 1.5 sounds right, yes.

**Senator Tkachuk:** And lenders would require some diversion protection from the tenant. Is that why this was so important, both to —

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Si nous passons au septième élément (maintenant, c'est trop fort), si nous passons au septième élément...

...sera considéré favorablement par les bailleurs de fonds et facilitera le financement de la transaction. À supposer que le rendement soit de façon générale conforme aux projections, nous avons le sentiment que la participation de Claridge est très positive du point de vue de la capacité financière.

Je pense que ce passage parle de lui-même.

Quant aux éléments huit et neuf, une fois de plus, je pense que l'élément numéro neuf parle de lui-même: «est accepté, sous réserve que cela soit effectué à la satisfaction de Claridge, qui s'occupera du financement». Est-ce parce que Claridge est l'associé majoritaire?

**M. Stehelin:** Ici, on fait référence au fait que l'auteur de la proposition tenait à ce que le bail, le bail foncier, s'assortisse des clauses d'inexécution prévues par le plan de financement de l'aérogare 3.

À l'origine, le gouvernement ou le ministère des Transports a utilisé comme point de repère les baux fonciers des AAL, qui avaient été mis en place à Vancouver et dans divers autres centres et la position soutenue était que, je pense que c'est essentiellement ce que tout le monde disait, puisqu'on allait probablement s'adresser aux bailleurs de fonds déjà présents dans le dossier de l'aérogare 3, il était tout à fait sensé de s'adresser à ceux qui savaient comment traiter ce genre de projet. En outre, les modalités relatives à l'inexécution, les redressements que les bailleurs de fonds étaient autorisés à faire et n'étaient pas autorisés à faire devraient être identiques aux dispositions prévues pour l'aérogare 3.

Le gouvernement n'était pas disposé à consentir à certaines modifications ou à certaines choses à seule fin d'établir des modalités identiques, et cela est devenu un enjeu. On disait simplement... pourquoi les bailleurs de fonds accepteraient-ils une clause d'inexécution ou des clauses de redressement moins favorables que celles qui existent déjà pour l'aérogare 3? Voilà tout le problème qui se posait.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous passons au dixième élément, qui a trait à la clause relative au déroutement des passagers, dont le seuil était fixé à 33 millions, ainsi qu'à l'utilisation éventuelle de dispositions visant à accorder certaines assurances aux bailleurs de fonds préoccupés par la possibilité d'un déroutement catastrophique. Histoire de clarifier les choses, ici, parce que nous avons entendu des témoignages sur ce point, le gouvernement pouvait en tout temps dérouter jusqu'à 1,5 million de passagers. Cela figurait-il dans l'accord?

**M. Stehelin:** Je ne parviens pas à me souvenir de la clause précise, mais le chiffre de 1,5 million me semble juste, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Et les bailleurs de fonds exigeaient des locataires une certaine forme de protection contre les déroutements. Est-ce pourquoi cette question est si importante, à la fois pour...



[Texte]

**Mr. Stehelin:** I think what you are — I would not focus on the 1.5 million to start with.

**Senator Tkachuk:** I am not focusing.

**Mr. Stehelin:** The real issue was — and this was in my mind anyway — I can understand if I were a lender what their concern would be just as I could understand what the government's concern was.

It was really trying to cover the disaster, and the disaster that is alluded to in here from Pearson's point of view is 11 years into this transaction the Government of Canada decides it still owns all the land in Pickering, never sold it. It still owns it all. What if it decides to build Pickering, and all of a sudden you have two large, international terminals and the traffic at Pearson goes down to 22 million and you have just finished putting up \$800 million? That was the crux of the difference and the issue that everyone was dealing with.

It wasn't a question of whether it should be \$33 or \$29 or \$35 million or any other number. It was, what if they build Pickering and pull 10 million passengers out of here in 10 years?

**Senator Tkachuk:** So, in other words, all the tenant was concerned about was that the landlord, knowing that he was getting all this rent for the three terminals, would not go into competition with itself?

**Mr. Stehelin:** I mean, it leads you into a whole bunch of other issues because the government's position was, we must maintain flexibility in terms of what happens in greater metro south-western Ontario, et cetera, et cetera.

I think the other factor that entered into it or that everyone tried to deal with was that it was acknowledged that there was the ability to expand, once you had Terminal 1, 2 and 3 on what was called the area 4 lands, and that was not part of the original RFP. But if you ran out of capacity — and there is a big dispute whether you were going to run out at 30 or 35. Put two experts in the room and you get two different opinions, but it was somewhere between 30 and 35. The ability to control the development of 4, those lands, that was never put on the table during the negotiations, okay?

The proponent, they wanted that, because it gave them flexibility. The logical cost thing to do would be to go to area 4 if you hit 33 million people. You then had the whole infield, what they referred to as the infield, which is the area between the — I guess it is the north/south runways or whatever it is.

[Translation]

**M. Stehelin:** Je pense que vous êtes... d'entrée de jeu, je ne me braquerais pas sur le chiffre de 1,5 million.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne me braque pas.

**M. Stehelin:** Le véritable enjeu était... dans mon esprit, tout au moins... je comprends les préoccupations des bailleurs de fonds, tout comme je comprends celles du gouvernement.

On essayait simplement de prévenir la catastrophe, et, du point de vue de Pearson, la catastrophe à laquelle on fait ici allusion est que, 11 ans après la conclusion de la transaction, le gouvernement décide que le terrain de Pickering lui appartient toujours, puisqu'il ne l'a jamais vendu. Le terrain lui appartient toujours en totalité. Qu'advient-il s'il décide de construire un aéroport à Pickering et que, soudain, on se retrouve avec deux importantes aéroports internationales, et que le nombre de passagers à l'aéroport Pearson chute à 22 millions, tandis que vous venez tout juste de compléter un investissement de 800 millions de dollars? Voilà quel était le noeud du problème et la question sur laquelle tous se penchaient.

Il ne s'agissait pas de savoir si le chiffre devait être de 33 millions, de 29 millions ou de 35 millions de passagers, ou de quelque autre ordre que ce soit. La question était de savoir ce qu'il adviendrait si, dans dix ans, on construisait l'aéroport de Pickering et drainait 10 millions de passagers.

**Le sénateur Tkachuk:** En d'autres termes, donc, le locataire craignait que le propriétaire, sachant que la location des trois aéroports lui procurait tout cet argent, allait décider de se concurrencer lui-même?

**M. Stehelin:** Cette question nous entraîne dans tout un ensemble d'enjeux, parce que le gouvernement soutenait que nous devions conserver une marge de manoeuvre à l'égard de l'avenir de la grande région métropolitaine du sud-ouest de l'Ontario, et cetera.

L'autre problème qui entrait en ligne de compte ou que chacun s'efforçait de régler avait trait au fait que, tous le reconnaissent, il était possible d'agrandir l'aéroport, une fois les aéroports 1, 2 et 3 en place, sur ce qu'on désignait comme les terrains de l'aéroport 4, ce qui ne faisait pas partie de la demande de propositions initiale. Au cas où la capacité se révélerait insuffisante, et on se disputait ferme pour tenter d'établir si ça allait se produire à 30 ou à 35 millions de passagers. Réunissez deux spécialistes dans la même pièce et vous obtiendrez deux points de vue différents, mais le chiffre se situait entre 30 et 35 millions de passagers. La capacité de contrôler l'aménagement de l'aéroport 4 et les terrains correspondants n'a jamais été mise sur la table dans le cadre des négociations, d'accord?

Les auteurs de la proposition souhaitaient qu'on le fasse pour se donner une marge de manoeuvre. Du point de vue des coûts, la solution logique consisterait à s'attaquer aux terrains de l'aéroport 4 dans l'hypothèse où le chiffre de 33 millions de passagers serait dépassé. On avait alors tout l'entrepiste, ce qu'on appelait l'entrepiste, qui se compose du territoire compris entre les... entre, je suppose, les pistes nord-sud, où je ne sais trop quoi.

[Text]

This 33 million became a huge issue because one, don't want you building Pickering. The government's position was why would we do that? We get rent from you. Our rent goes up as you make more money, et cetera, et cetera, and we have area 4 and we have the infield and it is more cost effective to develop where we are than go out to Pickering. That is what it was all about.

It was a financing issue in our view because the banks and the lending institutions, okay, when they looked at this deal were going to say what if the government opens Pickering? So we could understand why it was an issue from their point of view. And that is — it was dealt with in the agreement in probably the fairest and best way it could be.

**Senator Tkachuk:** You draw your conclusion, and I am just going to — when we distribute these things, that does not mean that they are in the record, sir, so I will read it. You say,

We feel comfortable that the transaction is financable. However, we would caution that in the end result the willingness of lenders to commit to long term funding for later phases will be dependent on the performance of Mergeco, particularly the initial four years of the project.

Do you have any anything to add to that or should I continue on to the next part of it?

**Mr. Stehelin:** I can't add very much to that.

**Senator Tkachuk:** Let's go to the value of the transaction to the Crown, which is fairly complicated, but you refer to the 1992 Price Waterhouse evaluation that was given to the Crown, and I was just wondering if you could explain to the inquiry the differences that you imply here and comparing the two values?

**Mr. Stehelin:** We tried to compare Price Waterhouse's document which had been done in July of 1992.

The basic conclusion I think is that one — there is four points listed here, but the major differences were obviously the discount rate, and over a period of time half a point makes a big difference. They did not have the same revenue generation going forward. There's was only done using a discounted cash flow in 20 years. And again, the further out you go and all the rest of it.

And they had a very significant negative cash flow in the initial phases of any development which, other than that one blip between year three and four, that \$38 million negative number wasn't in the numbers that we were then dealing with as the deal was at that point and as everyone understood it. So there were significant differences in terms of the transaction and how the

[Traduction]

La question des 33 millions de passagers est devenue extrêmement importante parce qu'on ne voulait pas que le gouvernement construise l'aéroport de Pickering. La position du gouvernement était la suivante: pourquoi le ferions-nous? Vous nous versez un loyer. Plus vous gagnez d'argent, et plus le loyer augmente, et cetera, et nous avons les terrains réservés pour l'aérogare 4, et nous avons l'entrepiste, et il serait plus rentable d'agrandir l'aéroport de la sorte que de construire à Pickering. Voilà quel était le problème.

De notre point de vue, il s'agissait d'une question liée au financement puisque les banques et les institutions prêteuses, nous sommes d'accord, allaient déclarer, après avoir étudié l'accord: qu'arrivera-t-il si le gouvernement ouvre un aéroport à Pickering? De leur point de vue, nous pouvions comprendre pourquoi il y avait là un problème. Et c'est... dans l'accord, on a retenu ce qui constituait probablement la solution la plus équitable et la meilleure possible.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous tirez votre propre conclusion, et je m'apprête simplement à... lorsque nous distribuons des documents, cela ne signifie pas pour autant qu'ils soient consignés aux fins du compte rendu. Voilà pourquoi, monsieur, je vais le dire. Vous dites:

Nous avons le sentiment que la transaction peut être financée. Toutefois, nous soulignons que, en bout de ligne, la volonté des bailleurs de fonds de s'engager à long terme pour le financement des phases ultérieures sera fonction du rendement de Mergeco, particulièrement pendant les quatre premières années du projet.

Avez-vous quelque chose à ajouter, ou devrais-je lire la suite?

**M. Stehelin:** Je n'ai pas grand-chose à ajouter.

**Le sénateur Tkachuk:** Passons à la valeur de la transaction pour la Couronne, ce qui est relativement complexe, mais vous faites référence à l'évaluation réalisée par Price Waterhouse en 1992, évaluation qui a été remise à la Couronne, et je me demandais simplement si vous pourriez expliquer les écarts auxquels vous faites implicitement allusion ici et si vous pourriez comparer les deux valeurs?

**M. Stehelin:** Nous tentions d'établir une comparaison avec le document préparé en juillet 1992 par Price Waterhouse.

La conclusion de base, je pense, est la suivante... quatre points sont énumérés ici, mais les principaux écarts ont manifestement trait au taux d'escompte et, sur une période prolongée, un demi-point fait toute une différence. Pour l'avenir, on ne prévoyait pas une génération de revenus équivalente. Ils ne parvenaient à la leur qu'en se fondant sur une valeur actualisée nette dans 20 ans. Et, une fois de plus, plus on s'éloigne, et tout le reste.

Comme dans les phases initiales de tout projet de construction, ils avaient des mouvements négatifs de trésorerie marqués qui, outre l'écart entre l'an trois et l'an quatre, c'est-à-dire le chiffre négatif de 38 millions de dollars, ne correspondaient pas aux chiffres contenus dans l'accord tel qu'il existait à ce moment et tel que chacun le comprenait. Il y avait donc des écarts importants

[Texte]

cash was going to be generated and the income was going to be generated.

**Senator Tkachuk:** If we go to your conclusions on the value of the transaction to the Crown — and I would like to go to less tangible considerations.

**Senator Jessiman:** Page?

**Senator Tkachuk:** Page 5. And I want to go to that because when I was reading this, there is pretty good protection, or what I think is pretty darn good protection, to the Crown, and these things I think should be reiterated, and so I am going to read them sort of one to five and then have you comment after each one. Okay?

I will just start with the first one.

...in the event there is a default in the initial development stages of the redevelopment, it is likely that the Crown would obtain title to Terminal 1, 2 and 3, (i.e. control of the entire airport would revert to the Crown, including Terminal 3). It is difficult to assess in a default scenario what the value of Terminal 3 would be, however, there would be definite advantages to having control of the entire facility.

It is pretty self-explanatory, but do you have any further comments or can you raise a scenario of — could this happen at any time? If they defaulted in stage one, boom, they get it all, the Crown would get it all?

**Mr. Stehelin:** We are not saying that is what would happen, they would get it all, but the likelihood was probably pretty good. What you had was you had the owners of T3. You were going to have new financing on 1 and 2. They were now part of the same corporate entity, so to speak, and if they got into trouble on T1 and T2, either they fixed it, or they would have all of the lenders on their backs.

The way the transaction was structured, if it went into default, the lenders had to come in and finish whatever phase had started. They had the right to do that or the government had the right to get back title to it.

So, if the thing got into real trouble, the likelihood was if the lenders or you couldn't find somebody to take it over to fix the problems, the likelihood, in my view, would be that the government would get back the whole airport.

**Senator Jessiman:** May I just ask a question, senator?

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Senator Jessiman:** The \$84 million that was advanced by Claridge in respect of Terminal 3, did they have a first mortgage against the leasehold title?

[Translation]

entre la transaction et la façon dont les fonds et les revenus allaient être générés.

**Le sénateur Tkachuk:** Si nous passons à vos conclusions quant à la valeur de la transaction pour la Couronne, j'aimerais m'intéresser à des considérations moins tangibles.

**Le sénateur Jessiman:** Page?

**Le sénateur Tkachuk:** Page 5. Et si je veux en venir à ces considérations, c'est parce qu'en lisant ces pages, je me suis rendu compte que la Couronne bénéficiait d'une assez bonne protection, ou de ce qui me semble être une très bonne protection, et ces choses devraient être répétées. Voilà pourquoi je vais les lire l'une à la suite de l'autre, et vous pourrez commenter après chacune. D'accord?

Je vais commencer par la première.

...au cas où la société ferait défaut à ses obligations aux stades initiaux du réaménagement, il est probable que la Couronne obtiendrait les titres sur les aérogares 1, 2 et 3 (c'est-à-dire que le contrôle de l'aéroport tout entier, y compris l'aérogare 3, reviendrait à la Couronne). Dans un tel cas, il est difficile d'évaluer quelle serait la valeur de l'aérogare 3. Cependant, le fait d'avoir le contrôle sur l'ensemble des installations procurerait des avantages certains.

Le texte parle de lui-même, mais avez-vous des commentaires, ou pouvez-vous présenter un scénario de... cela aurait-il pu se produire en tout temps? Si la société avait fait défaut à ses obligations au stade un, bingo, on obtient tout, la Couronne obtient tout?

**M. Stehelin:** Nous ne disons pas que c'est ce qui se produirait, que la Couronne obtiendrait tout, mais les probabilités à cet égard étaient plutôt bonnes. Ce qu'on avait, c'était les propriétaires de l'aérogare 3. Il allait falloir financer les aérogares 1 et 2. Ils relevaient maintenant de la même personne morale, pour ainsi dire, et, en cas de difficulté aux aérogares 1 et 2, ils devraient corriger le tir, faute de quoi les bailleurs de fonds leur tomberaient dessus à bras raccourcis.

Étant donné la façon dont la transaction était structurée, les bailleurs de fonds, dans l'hypothèse où les entrepreneurs feraient défaut à leurs obligations, devaient intervenir et mener à bien la phase amorcée. Ils avaient la possibilité de le faire, faute de quoi le gouvernement pouvait récupérer les titres.

En cas de problème véritable, dans l'hypothèse où les bailleurs de fonds auraient été incapables de mener à bien la phase amorcée ou de trouver quelqu'un pour corriger les problèmes, le gouvernement aurait probablement récupéré tout l'aéroport.

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une question, sénateur?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Les 84 millions de dollars avancés par Claridge pour l'aérogare 3, le titre à bail était-il grevé d'une première hypothèque?



[Text]

**Mr. Stehelin:** No. My recollection of that amount was there was a series of first mortgage bonds against Terminal 3. I think the \$84 million was right behind that first series of —

**Senator Jessiman:** So if they defaulted on this one they would not lose their \$84 million? Or do you know?

**Mr. Stehelin:** It would depend on what the value of Terminal 1, 2 and 3 was at that point.

**Senator Jessiman:** They were in a second position to some other lenders?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Jessiman:** As far as that title is concerned?

**Mr. Stehelin:** They were in second to the life companies. They are behind the life companies.

**Senator Jessiman:** Okay. Thank you.

**Senator Tkachuk:** Number two, of course is that, just so we are clear, the equity investment. There was no government guarantee or anything like that. This was the developers and the tenants own cash being put into this thing, and then again if they defaulted, not only would they lose the airport, they ran the risk of losing the airport, they lose all the money. The government did not have to fork up the money?

**Mr. Stehelin:** In simplistic terms, what you knew you were going to get was you were going to get \$61 million in improvements because that was the amount of cash they were putting in. You would obviously get, if they defaulted — let's just take the first phase. You would get the facility back as improved with the then outstanding, inner-financing, construction mortgage, whatever it might be.

But if they defaulted in the first phase, if they didn't get the immediate problems fixed, your worst case was they would spend \$61 million and you get the airport back. That was a lot better than where you were at that point and time. That is all it is trying to say.

**The Chairman:** The government is in the same position as a man who is both a veterinarian and a taxidermist, and in either case you got your dog back.

**Mr. Stehelin:** That is one way of putting it. I should have put that in the letter.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Chairman, I think the CBC building is a better example than Toronto. The government got it back, with the debts, I suppose.

**The Chairman:** Sorry, Senator Tkachuk.

**Senator Tkachuk:** That was good. You can do that again.

**Senator Kirby:** It is the end of the week. We have to allow some licence.

[Traduction]

**M. Stehelin:** Non. Selon ce dont je me souviens de ce montant, l'aérogare 3 était grevée par une série d'obligations de première hypothèque. Je pense que les 84 millions de dollars venaient tout juste après la première série de...

**Le sénateur Jessiman:** En cas de défaut à leurs obligations, les entrepreneurs n'auraient donc pas perdu leurs 84 millions de dollars? Connaissez-vous la réponse à la question?

**M. Stehelin:** Tout aurait dépendu de la valeur des aérogares 1, 2 et 3 à ce moment.

**Le sénateur Jessiman:** Ils avaient contracté une deuxième hypothèque auprès de certains autres prêteurs?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** À l'égard de ce titre?

**M. Stehelin:** Ils avaient contracté une deuxième hypothèque auprès des compagnies d'assurance-vie. Ils étaient actionnaires des compagnies d'assurance-vie.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Histoire de bien se comprendre, le deuxième élément avait naturellement trait aux investissements de capitaux propres. Il n'y avait pas de garantie gouvernementale ni quoi que ce soit de ce genre. Les promoteurs et les locataires investissaient leurs propres capitaux et, en cas de défaut à leurs obligations, ils ne perdaient pas que l'aéroport. Ils couraient le risque de perdre l'aéroport ainsi que tout leur argent. Le gouvernement n'avait donc pas à éponger la facture?

**M. Stehelin:** Pour dire les choses simplement, on avait la certitude d'obtenir des améliorations d'une valeur de 61 millions de dollars parce qu'ils allaient investir cette somme. En cas de défaut, vous obteniez manifestement... tenons-nous-en à la première phase. On aurait récupéré les installations rénovées grevées de l'hypothèque du prêt hypothécaire de construction financé à l'interne et remboursable, quel qu'en soit le montant.

S'ils faisaient défaut à leurs obligations dans le cadre de la première phase, s'ils ne résolvaient pas les problèmes immédiats, le scénario le plus défavorable aurait été le suivant: ils auraient dépensé 61 millions de dollars, et on aurait récupéré l'aéroport. Voilà qui était de loin préférable à la situation en vigueur à l'époque. C'est tout ce qu'on essaie de dire ici.

**Le président:** Le gouvernement se trouvait dans la position d'un homme qui serait à la fois vétérinaire et taxidermiste, dans un cas comme dans l'autre, vous récupérez votre chien.

**M. Stehelin:** C'est une façon de voir les choses. J'aurais dû y avoir recours dans la lettre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur le président, je pense que l'immeuble du réseau anglais de Radio-Canada constitue un meilleur exemple que Toronto. Le gouvernement a récupéré l'immeuble et les dettes connexes, je suppose.

**Le président:** Je m'excuse, sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** C'était bon. Vous pouvez récidiver.

**Le sénateur Kirby:** La semaine touche à sa fin. Nous pouvons nous permettre quelques libertés.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** That is right. Item number 3,

The risk of development for each phase based on the present transaction is borne by Mergeco and the lenders. The risk of future phases remains with the Crown.

What does that mean?

**Mr. Stehelin:** Basically, what that is saying is that once a phase was started, the way the transaction was structured is that obviously Mergeco was on the hook for it because they contracted to do that, but if they didn't make it through that phase, the lender was potentially on the hook to finish that phase.

So once he started to put his money in, if they got halfway through and they were not finished and they defaulted, the lender had now a major problem because he either had to elect to abandon and stop this thing, or he had to finish to keep the lease in good standing.

But once he finished the phase, if it defaulted the day after, before they started the next phase, that was the government's problem. The government would then have to do it.

**Senator Tkachuk:** Number four, "the Crown would not be required to borrow in the public market to fund the redevelopment project." So there were no requests for government guarantees for the bond issuance or for cash in the bank?

**Mr. Stehelin:** No. It had to be a stand-alone, commercially viable transaction. The government provided no guarantees, backstops, nothing.

**Senator Tkachuk:** We get to number five, and this was an interesting point because it has been maybe discussed, but I don't think it has been as well discussed as you lay it out here. In addition to the value of the transaction to the Crown, you state something in number five on page 6 of the same document. The gross tax paid to both the federal and provincial governments by Mergeco over the term of the lease is \$3,808 million, is that correct?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Tkachuk:** It says:

These tax payments have not been factored into the T1, T2 base case model prepared by Transport Canada finance, and the present value for the federal share would add to the value of the ground leases calculated by Mergeco. The present value of these payments at 8.5 per cent is estimated to be \$197 million in federal taxes and \$114 million in provincial taxes, taking into account the value of the transaction would be \$1.6 billion to the federal Crown.

That is intact?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez raison. Passons au troisième élément:

Dans le cadre de la présente transaction, les risques associés à chacune des phases de l'aménagement sont assumés par Mergeco et les bailleurs de fonds. À l'égard des phases ultérieures, les risques sont toujours assumés par la Couronne.

Qu'entendez-vous par là?

**M. Stehelin:** Ce qu'on dit ici, c'est essentiellement qu'une fois une phase amorcée, Mergeco était de toute évidence lié, étant donné la façon dont la transaction était structurée. En effet, la société avait obtenu un contrat pour mener la tâche à bien. En cas d'incapacité de mener la phase à bien, le prêteur pourrait être tenu de le faire.

Si la société, une fois que le prêteur investit son argent, n'accomplit sa tâche qu'à moitié et fait défaut à ses obligations, le prêteur a un grave problème sur les bras, puisqu'il peut ou bien choisir de renoncer et de tout arrêter, ou bien de mener le projet à bien à seule fin de respecter les modalités du contrat de tenure à bail.

Si, une fois la phase terminée, la société fait défaut à son obligation, disons le lendemain, c'est-à-dire avant le début de la phase suivante, c'est au tour du gouvernement de se retrouver avec un problème. Le gouvernement aurait alors à s'en charger.

**Le sénateur Tkachuk:** Passons au quatrième élément: «la Couronne ne serait pas tenue d'emprunter sur les marchés pour financer le projet de réaménagement». Aucune garantie gouvernementale n'est donc exigée, ni pour l'émission des obligations ni pour l'argent en banque?

**M. Stehelin:** Non, il devait s'agir d'une transaction autonome et viable sur le plan commercial. Le gouvernement n'accordait ni garantie, ni provision, rien du tout.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous passons au cinquième élément, qui est intéressant, parce qu'on l'a analysé, mais pas aussi bien que vous ne le faites ici. Outre la valeur de la transaction pour la Couronne, vous faites une déclaration au numéro cinq de la page 6 du même document. L'impôt brut versé aux gouvernements fédéral et provincial par Mergeco pour la durée du bail est de 3,808 millions de dollars, n'est-ce pas?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** On lit:

Le scénario de référence relatif aux aérogares 1 et 2 préparé par le service des finances de Transports Canada ne tient pas compte des paiements d'impôt, et la valeur actualisée de la part du gouvernement fédéral ajouterait à la valeur des contrats fonciers établis par Mergeco. À 8,5 p. 100, la valeur actualisée de ces paiements peut être évaluée à 197 millions de dollars au titre de l'impôt fédéral et à 114 millions de dollars au titre de l'impôt provincial, si on pose comme hypothèse que la valeur de la transaction sera de 1,6 milliard de dollars pour la Couronne fédérale.

Cela est-il toujours valable?

[Text]

**Mr. Stehelin:** That is a combined number. That is both tax and the present value of the stream of lease payments.

**Senator Jessiman:** Pretty attractive deal.

**Senator Tkachuk:** So it would seem to me that the taxes — the government, of course, they don't tax themselves, but nonetheless, they win on the basis of the lease and then if the company does well in managing the properties, they win on the basis of taxation. In other words, the better they do, the more taxes they will pay?

**Mr. Stehelin:** That is correct.

**Senator Tkachuk:** The conclusion then is:

Based upon the available information and keeping in mind that there is upside in terms of the Crown's return, we feel a net present value of the ground lease of between \$800 million and \$900 million is fair market value consideration to the Crown.

Anymore to add today to that?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Tkachuk:** Which has been the number, give or take \$10 or \$20 million, which has been bandied about almost from all of the evaluations that have taken place.

**Mr. Stehelin:** I would add two cautions for you. I stated earlier that when you look at rates of return and you look at that sort of thing, you ignore taxes, the 14 per cent, et cetera. It is very difficult to do a calculation, particularly in this case, because you knew that there was going to be substantial capital cost available to these people. There is a timing issue around recovering that tax. That is the first caution, okay?

But eventually, it is not like your taxidermist and undertaker, but maybe it is, death and taxes, two sure things, okay? You are going to pay it eventually.

**Senator Gigantès:** For individuals.

**Mr. Stehelin:** For corporations too. I beg to differ. That is a caution. There is a timing issue around those taxes. There is a structural issue around how this transaction was structured. And you don't know when the tax might have been paid and on what basis. That is the first caution. There are some arbitrary assumptions.

The other comment I would make is that finance spent a lot of time running models around what this transaction was worth to the Crown. I know because I dealt with their people, and they did their own analysis which we talked about, we saw, we knew what their base case was. Transport had its own base case.

When you take all of those and sort them out, the conclusion of all of those people was that — you can argue here \$50 million one

[Traduction]

**M. Stehelin:** Il s'agit d'un chiffre combiné. Il tient compte des impôts et de la valeur actualisée des paiements de loyer.

**Le sénateur Jessiman:** Voilà un accord plutôt attrayant.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi donc, il semble que les impôts... le gouvernement, bien entendu, ne s'impose pas lui-même, mais il gagne néanmoins avec le bail et, si la société tire bien son épingle du jeu au chapitre de la gestion des propriétés, il gagne avec les impôts qu'il prélève. En d'autres termes, mieux la société se tire d'affaire, et plus elle paie d'impôt?

**M. Stehelin:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas, la conclusion est la suivante:

Compte tenu des renseignements disponibles et de l'importance du rendement obtenu par la Couronne, nous considérons qu'un bail foncier d'une valeur actualisée de 800 millions de dollars à 900 millions de dollars correspondrait, pour la Couronne, à la juste valeur du marché.

Avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce qui, à 10 ou 20 millions de dollars près, représente le chiffre qui est ressorti de la quasi-totalité des évaluations menées.

**M. Stehelin:** Je ferais deux mises en garde. Plus tôt, j'ai dit que lorsqu'on examine les taux de rendement et ce genre de choses, on fait abstraction des impôts, des 14 p. 100, et cetera. Il est très difficile d'effectuer un calcul, particulièrement dans ce cas-ci, parce qu'on savait que ces gens allaient avoir accès à des frais d'immobilisation considérables. Le recouvrement de cet impôt s'assortit d'une dimension chronologique. C'est la première mise en garde, d'accord?

Mais, un beau jour, ce n'est pas comme le taxidermiste et l'entrepreneur en pompes funèbres, mais la mort et l'impôt sont peut-être deux choses certaines, d'accord? Un jour, il faut passer à la caisse.

**Le sénateur Gigantès:** C'est vrai pour les personnes.

**M. Stehelin:** C'est aussi vrai pour les sociétés. Je ne suis pas de votre avis. Voilà une mise en garde. Ces impôts s'assortissent d'une dimension chronologique. La structure de cette transaction pose un problème de nature structurelle. On ne sait pas quand les impôts ont pu être payés, ni sur quelle base. Voilà la première mise en garde. Il y a certaines hypothèses arbitraires.

L'autre commentaire que j'aimerais formuler est que le service des finances a consacré beaucoup de temps à l'établissement de modèles pouvant permettre d'établir la valeur de la transaction pour la Couronne. Je le sais pour en avoir parlé avec ses représentants, et ils ont procédé à leurs propres analyses, et nous en avons discuté. Nous avons vu leur scénario de référence et nous le connaissions. Le ministère des Transports avait établi son propre scénario de référence.

Lorsqu'on prend ces éléments en considération et qu'on les trie, la conclusion à laquelle tous ces gens en sont venus... on peut se



[Texte]

way or the other, it is irrelevant, but on balance, this is a good deal for the Crown.

Now, there are all those other caveats around it, but having said that, based on what everyone knew at that point, it wasn't just us that was looking at this number. There were a lot of people looking at this number.

**Senator Hervieux-Payette:** May I ask a clarification? When were they in your model that you were running, because we are talking always about the deal of 57 years?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** And, of course, you were telling us that after 25 years some reinvestment had to be made, so that there was something certainly missing in the whole question for the future, but let's look at the first 25 years. When you talk about taxation you talk about a 57 year, and when do they start to pay taxes?

**Mr. Stehelin:** Again, it is hard to tell because of the structure, but they probably — I mean simplistically put, they had a timing difference because of the capital cost rates versus the depreciation rates. They probably had a timing difference of — it would move because they would start to take it as they did the first 160 and it moves out, so it starts to kick in more and more and more. Probably six to eight years.

**Senator Hervieux-Payette:** Before they would be paying taxes to the Crown?

**Mr. Stehelin:** That is probably as close a number as you can get.

**Senator Hervieux-Payette:** After day one of the operation or after the start because you have the interim financing?

**Mr. Stehelin:** After November of 1993.

**Senator Hervieux-Payette:** So you would start then and run for six to eight years before they would start paying taxes?

**Mr. Stehelin:** They probably had an off-shelter in capital cost to get them seven or eight years out.

**Senator Tkachuk:** This morning, I covered the after tax rate of return, and I think the witness went through it quite thoroughly.

I asked that question on the 12 to 16 per cent, it being reasonable. I believe I did that this morning. So I believe we have covered that. I have no more to add on this.

**The Chairman:** Senator Jessiman?

[Translation]

disputer à propos de 50 millions de dollars ici ou là, mais cela est inutile. Tout bien considéré, il s'agit d'un accord avantageux pour la Couronne.

D'autres mises en garde s'imposent, mais, cela dit, compte tenu de ce que tous savaient à ce moment, nous n'étions pas les seuls à envisager ce chiffre. Beaucoup de gens le faisaient aussi.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je demander des éclaircissements? Suivant votre modèle, à quel moment se situe-t-on puisque nous parlions toujours d'un accord d'une durée de 57 ans?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et, bien entendu, vous disiez qu'après 25 ans, certains nouveaux investissements devraient être consentis, de sorte que, de toute évidence, quelque chose manque à l'égard de ce qui se produira à l'avenir, mais tenons-nous-en aux 25 premières années. Lorsque vous faites allusion aux impôts, vous vous référez à une période de 57 ans. Quand commenceront-ils à payer des impôts?

**M. Stehelin:** Une fois de plus, il est difficile de le dire en raison de la structure, mais ils paieraient probablement, pour dire les choses simplement, il y aurait un décalage en raison de l'importance des taux de frais d'immobilisation par rapport aux taux d'amortissement. Il y aurait probablement un décalage de... cela évoluerait parce qu'ils commenceraient à le prendre comme ils ont pris les premiers 160, et cela se déplace, de sorte qu'ils commenceraient à payer de l'impôt de plus en plus. Probablement de six à huit ans.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avant qu'ils ne commencent à payer des impôts à la Couronne?

**M. Stehelin:** C'est probablement le chiffre le plus précis qu'on puisse obtenir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Après le premier jour d'exploitation, ou après le début, parce qu'on aura eu recours à un financement provisoire?

**M. Stehelin:** Après novembre 1993.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ils auraient donc entrepris leurs activités et ils auraient commencé à payer des impôts de six à huit ans plus tard?

**M. Stehelin:** Leurs frais d'immobilisation auraient probablement été suffisamment élevés pour leur permettre de ne pas payer d'impôt avant sept à huit ans.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce matin, je me suis intéressé au taux d'imposition des rendements, et je pense que le témoin a fourni des réponses relativement exhaustives.

Je l'ai interrogé sur les 12 à 16 p. 100, ainsi que sur le caractère raisonnable de ces chiffres. Je crois avoir fait cela ce matin. Je crois donc que ces questions ont été abordées. Je n'ai rien à ajouter sur ce point.

**Le président:** Sénateur Jessiman?

[Text]

**Senator Jessiman:** I would like to come back, if I may, to this second report. In what capacity would you have been sent either report? Do you know?

**Mr. Stehelin:** Where are we back to in now, sorry?

**Senator Jessiman:** The Nixon report. Now, the Nixon report is dated November 29th. The Crosbie report is dated November 26th.

Now, I can't believe there is a report after this report, but is that a possibility in your mind? There is another report after this one or is this the last one that we are looking at now, or do you know?

**Mr. Stehelin:** The only report I saw until about six months ago was the one that came with the press release.

**Senator Jessiman:** Which is this one, November 29th?

**Mr. Stehelin:** I do not know what the dates are.

**Senator Jessiman:** In what capacity did you see the second report?

**Mr. Stehelin:** I have seen the second report.

**Senator Jessiman:** Were you given it officially?

**Mr. Stehelin:** No.

**Senator Jessiman:** So you weren't — but you have read it?

**Mr. Stehelin:** I read it.

**Senator Jessiman:** And you can't remember now whether it is dated before or after November 29th?

**Mr. Stehelin:** I didn't even want a copy. Thank you very much.

**Senator Jessiman:** But I know you didn't want it, but was it sent to you by a client or do you know?

**Mr. Stehelin:** I am not going to get into it more than what I have said. I have seen the report.

**Senator Jessiman:** Did it come to you in the mail?

**Mr. Stehelin:** I am not going to discuss it. You can go at it any way you want. I have seen two reports, period. Full stop. I only have one.

**Senator Jessiman:** You have seen two.

**Mr. Stehelin:** But I only have a copy of one.

**Senator Jessiman:** You didn't get it officially in your capacity as chartered accountant acting for Transport Canada. Do you know who provided you?

**Mr. Stehelin:** Throw me in jail. I am not even going to talk about it.

**Senator Tkachuk:** You sound like the press.

**Mr. Stehelin:** I will talk about anything else. I will not talk about that. I can't. It's not appropriate.

**Senator Jessiman:** Have you been sworn to secrecy?

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Avec votre permission, j'aimerais revenir sur le deuxième rapport. À quel titre l'un ou l'autre rapport vous aurait-il été envoyé? Le savez-vous?

**M. Stehelin:** Je m'excuse, mais où sommes-nous?

**Le sénateur Jessiman:** Le rapport Nixon. Le rapport Nixon est daté du 29 novembre. Le rapport Crosbie est daté du 26 novembre.

Je n'arrive pas à croire qu'un autre rapport ait pu être produit après celui-ci, mais s'agit-il pour vous d'une possibilité? Y a-t-il un autre rapport après celui-ci, ou avons-nous maintenant sous les yeux le dernier? Le savez-vous?

**M. Stehelin:** Le seul rapport que j'avais vu jusqu'à il y a six mois est celui qui accompagnait le communiqué de presse.

**Le sénateur Jessiman:** Lequel est-ce? Celui du 29 novembre?

**M. Stehelin :** Je ne connais pas les dates.

**Le sénateur Jessiman:** À quel titre avez-vous vu le deuxième rapport?

**M. Stehelin:** J'ai vu le deuxième rapport.

**Le sénateur Jessiman:** Vous a-t-il été remis officiellement?

**M. Stehelin:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Donc, vous n'étiez pas... mais vous l'avez vu?

**M. Stehelin:** Je l'ai lu.

**Le sénateur Jessiman:** Et vous ne pouvez pas vous rappeler s'il était antérieur ou postérieur au 29 novembre?

**M. Stehelin:** Je n'en voulais même pas de copie. Merci beaucoup.

**Le sénateur Jessiman:** Je sais que vous n'en vouliez pas, mais vous a-t-il été envoyé par un client? Le savez-vous?

**M. Stehelin:** Je n'en dirai pas plus que ce que j'ai déjà dit. J'ai vu le rapport.

**Le sénateur Jessiman:** Vous a-t-il été envoyé par la poste?

**M. Stehelin:** Je ne vais pas en parler. Vous aurez beau me poser toutes les questions que vous voudrez. J'ai vu deux rapports, point. Point à la ligne. Je n'en ai qu'un.

**Le sénateur Jessiman:** Vous en avez vu deux.

**M. Stehelin:** Mais je n'ai en main que la copie de l'un d'eux.

**Le sénateur Jessiman:** Vous ne l'avez pas obtenu par la voie officielle en votre qualité de comptable agréé agissant pour le compte de Transports Canada. Savez-vous qui vous l'a fourni?

**M. Stehelin:** Mettez-moi en prison. Je refuse même d'en parler.

**Le sénateur Tkachuk:** On croirait entendre un journaliste.

**M. Stehelin:** Je parlerai de tout le reste. Je ne parlerai pas de cela. Je ne peux pas le faire. Ce serait inapproprié.

**Le sénateur Jessiman:** Vous a-t-on fait promettre de garder le secret?

[Texte]

**Mr. Stehelin:** No. I just told somebody I wouldn't. When I tell somebody I won't do something, I will not do it.

**Senator Jessiman:** There is no doubt it was different than what you have read?

**Senator Hervieux-Payette:** You can ask the question to Mr. Nixon. Mr. Nixon will appear.

**Senator Tkachuk:** You are quoting memos from all kinds of people witnesses don't even know anything about and they have never seen.

**Senator Hervieux-Payette:** We have seen one paper and let's ask Mr. Nixon.

**Senator Tkachuk:** I am going to ask every witness about this second report.

**Senator Jessiman:** I think before we see Mr. Nixon, we certainly have the opportunity to see whatever report. Maybe this is only one report. There may be four reports. I don't know. This witness has seen two.

**Senator Tkachuk:** Is this one good enough Mr. Goldberg? I mean, I don't know.

**The Chairman:** Another subject, please.

**Senator Jessiman:** That's all I had.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a small question on the report, on page 2. Your 2. You mention,

It is important as outlined in our previous report that the Air Canada matter be dealt with. Our view that the transaction is financable is based on the assumption that the letter of understanding of July 21st, 1993 between Mergeco and Air Canada will receive Air Canada board of approval, and in due course a lease containing the general terms as contained in the letter will be executed by the parties.

Your report was submitted August 17 and there was not the lease that was signed? I mean, at that time the Air Canada lease was not signed, it was not the deal concluded with Mergeco, it was not finalized?

**Mr. Stehelin:** At that point there was a letter of intent which I think is about a four page letter. And the only caveat on the letter, not having looked at it for awhile, is that it is subject to the approval of Air Canada's board.

**Mr. Nelligan:** May I assist? By coincidence, when the Air Canada group were here, I happened to see an extract of the minutes of their board of directors which was sometime in the middle of August relating to this point, and I also saw a fax of that to Mr. Rowat on October the 4th. It was one of the conditions precedent to the distribution of the contracts. So I know earlier witnesses could have given you that, but I don't think we got around to asking that question.

[Translation]

**M. Stehelin:** Non. J'ai simplement dit à quelqu'un que je n'en dirais rien. Lorsque je dis à quelqu'un que je ne dirai rien, je tiens promesse.

**Le sénateur Jessiman:** Il ne fait aucun doute que ce rapport était différent de celui que vous aviez lu?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous pourrez poser la question à M. Nixon. M. Nixon comparaitra.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous citez des notes de service émanant de toutes sortes de personnes que les témoins n'ont jamais vues et dont ils n'ont jamais entendu parler.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons vu un document. Nous poserons la question à M. Nixon.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vais interroger tous les témoins à propos de ce deuxième rapport.

**Le sénateur Jessiman:** Avant que M. Nixon ne compareisse devant nous, je pense que nous aurons certainement l'occasion de voir tous les rapports. Peut-être n'y en a-t-il qu'un. Peut-être y en a-t-il quatre. Je ne sais pas. Le témoin en a vu deux.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur Goldberg, cela est-il suffisant? Je veux dire, je n'en sais rien.

**Le président:** Sur un autre sujet, je vous prie.

**Le sénateur Jessiman:** C'est tout ce que j'avais.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Une petite question à propos de la page 2 du rapport. Votre page 2. Vous dites:

Comme nous l'avons indiqué dans notre rapport antérieur, il importe de régler la question d'Air Canada. Notre opinion selon laquelle la transaction peut être financée repose sur l'hypothèse selon laquelle la lettre d'entente du 21 juillet 1993 conclue entre Mergeco et Air Canada sera approuvée par le conseil d'administration d'Air Canada et que, au moment opportun, un bail énonçant les modalités générales contenues dans la lettre sera conclu entre les parties.

Votre rapport a été présenté le 17 août, et le bail n'avait pas été signé? À ce moment, le bail d'Air Canada n'était pas signé, l'accord n'avait pas été conclu avec Mergeco, et le tout n'avait pas été mené à bien?

**M. Stehelin:** À ce moment, il y avait une lettre d'intention qui, je pense, comprenait quatre pages. Je n'ai pas vu la lettre depuis un certain temps, mais la seule réserve dont elle s'assortissait était qu'elle devait être approuvée par le conseil d'administration d'Air Canada.

**M. Nelligan:** Peut-être puis-je vous venir en aide. Par pur hasard, au moment où le groupe d'Air Canada était ici, j'ai mis la main sur un extrait du procès-verbal d'une réunion du conseil d'administration qui a eu lieu vers la mi-août, précisément sur ce point, et j'ai également vu une note télécopiée à M. Rowat sur ce point le 4 octobre. Il s'agissait de l'une des conditions préalables à la répartition des contrats. Je sais que des témoins antérieurs ont pu vous remettre cela, mais je ne pense pas que nous ayons posé la question.



[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** Why I am asking that question, during the recess, I was discussing about real estate, usual basic rule for financing a transaction which was to have the anchor tenant that would have signed, otherwise you cannot go to the bank and borrow one cent unless you have that, and that should be a significant tenant I am talking about, the anchor tenant.

That is why I mentioned the importance, and it may be a five line paragraph, but I wish to underline that by mid-August, which is just a few months before the overall transaction, there was not already a deal or a lease with Air Canada.

**Mr. Nelligan:** I think there was a deal. It wasn't confirmed by the board of directors until about the 15th of August. And then the actual certification of the extract from the board of minutes was delivered to Mr. Rowat on October the 4th. That is a record that may be available in the Rowat materials. I am not quite sure.

**Senator Hervieux-Payette:** For me, we have not seen that lease and for me a letter of intent, I think I have seen dozens of them when I was with the engineering firm, and they led to the conclusion of the transaction one time out of five, so it was not a sure deal when you had a letter of intent. You had a letter of intent that means you intended to do something, but the conclusion was not always realized.

**Mr. Nelligan:** This was realized on the 15th of August.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you.

**The Chairman:** Okay. Mr. Nelligan?

**Mr. Nelligan:** Would you turn to the Crosbie report please, Mr. Stehelin? Do you still have a copy in front of you?

**Mr. Stehelin:** I am not sure. Yes, I do.

**Mr. Nelligan:** This is the report dated November the 26th. If you would turn please to the question of lease term, and this is a discussion by Mr. Crosbie of the affect of the lease term, and could you read that paragraph to yourself to make it speedier, and give us any comments you have on whether you agree with his opinion on financability on a shorter term?

**Senator Hervieux-Payette:** Which page?

**Mr. Nelligan:** Sorry, this is on page 8 of the Crosbie report. Other considerations, lease term.

**Mr. Stehelin:** What is your question again?

**Mr. Nelligan:** He suggests that the full 57 years was not necessary for the purpose of financability, suggesting that a shorter term may have been possible. We have heard other witnesses on this question and I wondered if you had any views.

**Mr. Stehelin:** The way he puts it here is he says it may well have been possible. Yes, it may well have been possible. Anything is possible. I think the reality of the situation at the

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si je pose la question, c'est parce que, pendant la pause, je discutais d'immobilier, de la règle de base habituelle selon laquelle le financement d'une transaction exige la signature du locataire-clé, faute de quoi on ne peut emprunter un sou à la banque. Dans ce cas-ci, il doit s'agir d'un locataire important, du locataire-clé.

C'est pourquoi j'ai relevé l'importance (et il s'agit peut-être d'un paragraphe de cinq lignes), mais je tiens à souligner que, à la mi-août, soit quelques mois seulement avant que ne soit conclue la transaction globale, aucune entente ou aucun loyer n'avait encore été conclu avec Air Canada.

**M. Nelligan:** Je pense qu'une entente avait été conclue. Le conseil d'administration ne l'a confirmé qu'aux alentours du 15 août. La copie certifiée du procès-verbal de la réunion du conseil d'administration n'a été remise à M. Rowat que le 4 octobre. Le dossier figure peut-être dans les documents fournis par M. Rowat. Je n'en suis pas certain.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En ce qui me concerne, nous n'avons pas vu ce bail et une lettre d'intention... j'en ai vu des douzaines à l'époque où je travaillais pour la firme d'ingénierie, et elles aboutissent à la conclusion d'une transaction une fois sur cinq, si bien que la présence d'une lettre d'intention ne signifie pas que la transaction a pour ainsi dire été conclue. Une lettre d'intention signifie qu'on a l'intention de faire quelque chose, mais la transaction ne se matérialise pas toujours.

**M. Nelligan:** Cela a été fait le 15 août.

**Le sénateur Hervieux-Payette :** D'accord. Merci.

**Le président:** D'accord. Monsieur Nelligan?

**M. Nelligan:** Monsieur Stehelin, auriez-vous l'amabilité de passer maintenant au rapport Crosbie, s'il vous plaît? En avez-vous un exemplaire sous les yeux?

**M. Stehelin:** Je n'en suis pas certain. Oui, j'en ai un.

**M. Nelligan:** Il s'agit du rapport daté du 26 novembre. Reportez-vous à la question de la durée du bail... il s'agit d'une analyse par M. Crosbie des effets de la durée du bail. Pourriez-vous lire ce paragraphe pour vous-même, histoire d'accélérer le processus, et nous dire si vous êtes d'accord ou non avec le point de vue qu'il exprime à propos des possibilités de financement à court terme?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quelle page?

**M. Nelligan:** Pardonnez-moi. C'est à la page 8 du rapport Crosbie. Autres considérations, durée du contrat.

**M. Stehelin:** Quelle était votre question?

**M. Nelligan:** Il laisse entendre que, aux fins des possibilités de financement, une durée de 57 ans n'était pas nécessaire. Selon lui, on aurait pu envisager une durée plus courte. Nous avons entendu d'autres témoins à ce propos, et je me demandais si vous aviez une opinion à formuler.

**M. Stehelin:** Selon ce qu'il affirme ici, il semble que cela aurait été possible. Oui, cela aurait peut-être bien été possible. Tout est possible. La vérité, c'est qu'à ce moment, un certain

[Texte]

time was a number of the financial institutions — I will give you an example.

The Bank of Nova Scotia's head office in Toronto is on a land lease. That land lease runs for 100 years. That lovely big building that Mr. Campeau built is on a land lease. Couldn't sell the building, tried for 10 years because of the land lease. Land leases are not attractive to lenders generally. The longer the land lease, the more attractive or the more comfort they have. Anything was possible. I am not going to dispute that.

I think the protection or the term issue leads you back into that world class facility clause in all these agreements, and you know, beyond that I can't add anything to it.

**Mr. Nelligan:** The second question I have is with respect to the report of which we have discussed earlier from the Department of Industry by Ms Connie Edlund. Did you have occasion to review that report when you were working for the department?

**Mr. Stehelin:** Not when I was working for the department, no.

**Mr. Nelligan:** Have you had an opportunity to look at it since?

**Mr. Stehelin:** No, I have not looked at it in detail.

**Mr. Nelligan:** I only want you to comment on one specific paragraph, bearing in mind that this is a report in November, 1992 dealing basically with the original Paxport proposal. It says,

In its operating forecasts ATDG has assumed that management fees will make up a reasonable 15 per cent of its total labour bill. Paxport's forecast show continually rising management fees so that by year 2003 such fees will make up a staggering 42 per cent of its labour bill.

Were you aware of this type of calculation of management fees, and did you yourself form any opinion as to the management fee element in the Paxport proposal?

**Mr. Stehelin:** You have two different ways of calculating the management fee. She has calculated a number that is based on payroll I believe is what you just said, right?

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Stehelin:** The management fee in all of the projections in the model and the numbers that were run is a percentage of gross revenue. Most management fees run on gross revenue. If I take the gross revenue management fee and calculate it based on salaries alone, yes, I will come up with a big per cent. I assume that is what she has done, but I don't know.

**Mr. Nelligan:** She refers to it as a percentage of the labour bill.

[Translation]

nombre d'institutions financières... laissez-moi vous donner un exemple.

Le siège social de la Banque de Nouvelle-Écosse, à Toronto, est loué. Le bail foncier est d'une durée de 100 ans. Le gros et charmant immeuble que M. Campeau a construit est visé par un contrat foncier. Depuis dix ans, on tente de vendre l'immeuble, mais on en est incapable à cause du bail foncier. En règle générale, les baux fonciers ne sont guère attrayants pour les bailleurs de fonds. Plus la durée du bail est longue, et plus les bailleurs de fonds sont séduits ou rassurés. Tout est possible. Je ne le conteste pas.

Je pense que les garanties ou la question de la durée du bail nous ramènent à la clause concernant les installations de classe mondiale qui figurait dans toutes les ententes. Je n'ai rien de plus à ajouter.

**M. Nelligan:** Ma deuxième question a trait au rapport du ministère de l'Industrie dont nous avons parlé plus tôt, celui de Mme Connie Edlund. À l'époque où vous travailliez pour le ministère, avez-vous eu l'occasion d'examiner ce rapport?

**M. Stehelin:** À l'époque où je travaillais pour le ministère, non.

**M. Nelligan:** Avez-vous eu depuis l'occasion de le lire?

**M. Stehelin:** Non, je ne l'ai pas examiné en détail.

**M. Nelligan:** J'aimerais simplement que vous commentiez un paragraphe précis, sans perdre de vue que le rapport est daté du mois de novembre 1992 et qu'il porte essentiellement sur la proposition initiale de Paxport. On lit:

Dans ses prévisions de fonctionnement, ATDG a tenu pour acquis que les frais de gestion compteraient pour 15 p. 100 des frais totaux de main-d'oeuvre, ce qui est raisonnable. Quant aux prévisions de Paxport, elles révèlent une hausse constante des frais de gestion, si bien que, en l'an 2003, ces frais seront responsables d'un pourcentage renversant de sa masse salariale, soit 42 p. 100.

Étiez-vous au courant du fait que les frais de gestion avaient donné lieu à ce genre de calcul, et vous étiez-vous vous-même formé une opinion à propos de l'aspect de la proposition de Paxport touchant les frais de gestion?

**M. Stehelin:** Il existe deux moyens de calculer les frais de gestion. Elle a abouti à un chiffre fondé sur la masse salariale. Je crois que c'est ce que vous venez tout juste de dire, n'est-ce pas?

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Stehelin:** Selon toutes les projections effectuées en vertu du modèle et tous les chiffres utilisés, les frais de gestion sont établis en pourcentage des recettes brutes. La plupart des frais de gestion sont imputables aux recettes. Si on utilise les frais de gestion imputés aux recettes brutes et qu'on les établit par rapport aux seuls salaires, oui, on aboutira à un pourcentage plus élevé. Je suppose que c'est ce qu'elle a fait, mais je n'en sais rien.

**M. Nelligan:** Elle fait référence à un pourcentage de la masse salariale.

[Text]

**Mr. Stehelin:** I am not sure what that is relevant to. If you get a manager to manage your office building, he charges you a percentage of gross revenue. He does not charge you a percentage of wages.

**Mr. Nelligan:** Well, in your experience, is attributing management fees to labour a part of the practice of accountants?

**Mr. Stehelin:** I wouldn't calculate a management fee on that basis. It is normally calculated as a percentage of gross revenue.

**Mr. Nelligan:** In this case, did you give any consideration to the reasonability of the management fees proposed by both bidders, or you only had to deal with Paxport, excuse me, in the reverse case?

**Mr. Stehelin:** The management fee is for four, four and a half or five per cent of gross revenue.

**Mr. Nelligan:** How does that compare to the standard in the industry?

**Mr. Stehelin:** Normal.

**Mr. Nelligan:** Thank you. Those are all the questions I have.

**Senator Kirby:** I only had one very short question. Back on what you said was the other version of the Nixon report that you got, how do you know it was written by Mr. Nixon?

**Mr. Stehelin:** May not have been.

**Senator Kirby:** I beg your pardon?

**Mr. Stehelin:** It may not have been. It was on his paper, but it may not have been.

**Mr. Nelligan:** What was the name on it, sir? Why did you say it was Nixon?

**Mr. Stehelin:** Looks identical to the one you have got.

**The Chairman:** Identical in form, not in —

**Mr. Stehelin:** It looks identical to the one you have got.

**The Chairman:** It looks like it but you said it was different?

**Mr. Stehelin:** Has some differences.

**The Chairman:** Has some different words in it?

**Mr. Stehelin:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Stehelin, you have been a very helpful witness. We thank you very much.

**Senator Kirby:** An accountant we can understand. Such a refreshing change.

**The Chairman:** Our next witness is Mr. Sinclair of ATAC.

**Senator Kirby:** How about the Air Transportation Association of Canada?

**The Chairman:** Mr. Nelligan will introduce our next witness.

[Traduction]

**M. Stehelin:** Je ne vois pas en quoi cela est pertinent. Si vous avez recours à un gestionnaire pour s'occuper de votre édifice à bureaux, il vous fera payer un pourcentage de vos recettes brutes. Il ne vous obligera pas à verser un pourcentage donné de votre masse salariale.

**M. Nelligan:** Selon votre expérience, l'imputation des frais de gestion à la masse salariale est-elle une pratique comptable?

**M. Stehelin:** Je n'établirais pas les frais de gestion sur cette base. Normalement, on les établit en tant que pourcentage des recettes brutes.

**M. Nelligan:** Dans ce cas, avez-vous songé au caractère raisonnable des frais de gestion proposés par les deux soumissionnaires, ou, dans le cas contraire, excusez-moi, vous êtes-vous intéressé uniquement à Paxport?

**M. Stehelin:** Les frais de gestion correspondent à quatre, quatre et demi ou cinq pour cent des recettes brutes.

**M. Nelligan:** Comment cela se compare-t-il aux normes en vigueur au sein de l'industrie?

**M. Stehelin:** C'est normal.

**M. Nelligan:** Merci. C'est tout ce que j'avais.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais simplement poser une brève question. Je reviens à ce que vous avez dit à propos de l'autre version du rapport Nixon que vous avez reçue. Comment savez-vous que le rapport a été écrit par M. Nixon?

**M. Stehelin:** Il ne l'a peut-être pas été.

**Le sénateur Kirby:** Je vous demande pardon?

**M. Stehelin:** Il ne l'a peut-être pas été. Il était imprimé sur son papier, mais il ne l'a peut-être pas écrit.

**M. Nelligan:** Monsieur, quel nom figurait sur ce rapport? Pourquoi avez-vous dit qu'il s'agissait d'un rapport de M. Nixon?

**M. Stehelin:** Il avait l'air identique à celui que vous avez reçu.

**Le président:** Identique sur le plan de la forme, mais non...

**M. Stehelin:** Il avait l'air identique à celui que vous avez reçu.

**Le président:** Il avait l'air identique, mais vous avez dit qu'il était différent?

**M. Stehelin:** Il contenait certaines différences.

**Le président:** Il contenait certains mots différents?

**M. Stehelin:** Oui.

**Le président:** Monsieur Stehelin, vous avez été un témoin fort utile. Nous vous remercions beaucoup.

**Le sénateur Kirby:** Un comptable compréhensible. Quel changement rafraîchissant.

**Le président:** Notre témoin suivant est M. Sinclair, de l'ATAC.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi ne pas dire l'Association du transport aérien du Canada?

**Le président:** M. Nelligan présentera notre prochain témoin.



[Texte]

**Mr. Nelligan:** Senators, we have with us today Mr. Gordon Sinclair who for a considerable period of time was the head of the Canadian Airline Association of Canada and has only recently retired.

We are already aware of some of the letters which he sent to various officials on the Pearson matter, and he is available to us now to answer your questions on that subject.

**The Chairman:** Mr. Sinclair, I want to apologize to you. I took it upon myself to ask Mr. Stehelin to come back, and for all practical purposes to cancel your appearance and I regret because I know you broke your vacation off to come here — and anyway, you are here and I thank you very much for that. Now, as you know, it is our habit to swear witnesses.

(Gordon Sinclair, sworn:)

**The Chairman:** Have you any opening statements you would like to make, Mr. Sinclair?

**Mr. Gordon Sinclair, (retired) Air Transport Association of Canada:** Just a very brief comment, senator. I furnished a curriculum vitae to the staff of the committee, but I think, in case you haven't read that, you should know, members of the committee should know that for a period of nine years prior to 1985 I was an assistant deputy minister in the Department of Transport. My latter three years there I was Air Administrator, which I was responsible for both the aviation and airport groups.

I retired from the government in the fall of 1985. Subsequently, I joined the Canadian Air Transport Association which is an industry association of commercial aviation operators in Canada. Membership of that association includes both Air Canada and Canadian, as well as all the large charter carriers, many small charter carriers, at that time many helicopter operators, some 40-odd flying clubs across the country, various speciality operators, a total of about 120 operator members of the association, as well as 100 associate members who provided various materials and services to the commercial aviation industry.

The association members account for more than 95 per cent of commercial aviation revenues in Canada and approximately 98 per cent of the revenue passenger miles or kilometres flown by Canadian operators.

My involvement in this part of your endeavours is quite minimal. My major activity during that time with respect to Toronto was on the runway development projects. I am intimately familiar with the Toronto Airport and its workings. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Senator Kirby?

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome again, Mr. Sinclair. We knew each other when we were both in the bureaucracy. I wonder, Mr. Chairman, what I would really like to do basically is to have the witness read into the record just

[Translation]

**M. Nelligan:** Sénateurs, nous comptons aujourd'hui parmi nous M. Gordon Sinclair qui, pendant une longue période, a été à la tête de l'Association du transport aérien du Canada. Ce n'est que récemment qu'il a pris sa retraite.

Nous connaissons déjà certaines des lettres qu'il a adressées à divers fonctionnaires à propos de la question des contrats visant l'aéroport international Pearson, et il est maintenant disposé à répondre aux questions que nous pourrions avoir à ce sujet.

**Le président:** Monsieur Sinclair, je tiens à vous présenter mes excuses. J'ai pris sur moi de demander à M. Stehelin de revenir et, pour toutes sortes de raisons pratiques, d'annuler votre comparution. Je le regrette, parce que je sais que vous avez interrompu vos vacances pour être avec nous... et, quoi qu'il en soit, vous êtes ici et je vous en remercie beaucoup. Maintenant, comme vous le savez, nous avons l'habitude d'assermenter nos témoins.

(Gordon Sinclair, assermenté:)

**Le président:** Avez-vous une déclaration liminaire à faire, monsieur Sinclair?

**M. Gordon Sinclair, Association du transport aérien du Canada (à la retraite):** Un très bref commentaire, sénateur. J'ai fourni un curriculum vitae au personnel du comité, mais je pense que les membres du comité, au cas où ils ne l'auraient pas lu, devraient savoir que, pendant les neuf années qui ont précédé 1985, j'ai été sous-ministre adjoint du ministère des Transports. Les trois dernières années pendant lesquelles j'ai été au service du ministère, j'ai agi à titre d'administrateur de l'Air, responsable des groupes de l'aviation et des aéroports.

À l'automne 1985, j'ai quitté le gouvernement. J'ai par la suite joint les rangs de l'Association du transport aérien du Canada, association industrielle regroupant des exploitants de lignes aériennes commerciales du pays. Parmi les membres de l'association, on retrouve Air Canada et Canadien, tous les grands affréteurs, bon nombre de petits affréteurs, bon nombre d'exploitants de service de transport par hélicoptère à l'époque, quelque 40 aéroclubs répartis dans tout le pays, divers exploitants spécialisés, pour un total d'environ 120 exploitants membres de l'association, en plus de 100 membres associés qui vendent des fournitures et des services à l'industrie de l'aviation commerciale.

Les membres de l'association génèrent plus de 95 p. 100 des revenus de l'aviation commerciale au Canada, et environ 98 p. 100 des passagers-milles payants ou des passagers-kilomètres transportés par les exploitants canadiens.

À l'égard de cet aspect de vos tâches, ma participation est plutôt minimale. À cette époque, les principales activités que je menais à l'égard de Toronto avaient trait aux projets d'aménagement de pistes. Je connais à fond l'aéroport de Toronto et son fonctionnement. Merci.

**Le président:** Merci. Sénateur Kirby?

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Je vous souhaite à nouveau la bienvenue, monsieur Sinclair. Nous avons fait connaissance à l'époque où nous faisons tous deux partie de la bureaucratie. Histoire de faciliter les choses, monsieur le

[Text]

certain excerpts to make it simple from several of the letters he has, and I will look at my staff. I will use the letters B, C, D and E. You might as well distribute all four, B, C, D and E.

I have copies for you, Mr. Sinclair, to make it easy, and copies for my colleagues on both sides of the table. Could I ask you a question for a minute? When ATAC develops a position, I mean as you said, you represent 95 per cent of the passenger air miles flown in Canada, the position then that the association develops is really the position of the people that really use airports, I mean, companies that use airports as opposed to passengers, is that right?

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**Senator Kirby:** In the documents I am going to refer to, and I will come to some specific excerpts in a minute, is it fair to say that they reflect a pretty strong view of the association as opposed to — I guess I am trying to get some sense as our policy decision is sometimes 51-49, because you are quite definitive in your letter, so is it a pretty solid view of the association?

**Mr. Sinclair:** The association always attempts to get consensus views. There is never 100 per cent unanimity on any subject, but there always is a substantial consensus on most issues when we take a position. If there is substantial differences then the association does not take a position.

**Senator Kirby:** So 51-49 you wouldn't take a position, okay.

Your first letter, which is September 6th, 1991. Have they been handed out to my colleagues? It is the one with a letter B on it, but anyway, September 6th, 1991. I wonder if you might just read into the record beginning with the last sentence in paragraph one, that is, "It is our further understanding..." down to the end of the next paragraph?

**Mr. Sinclair:** Yes. Reading from the letter?

**Senator Kirby:** Yes, just because that is the way we have to get it on the record. That is all.

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter:

It is our further understanding that the initiative for this action is stimulated by certain private developers who see an opportunity to enhance their own economic interests.

ATAC wants to make it very clear that this initiative does not come about through any demand from the air carrier industry. Transport Canada and Air Canada are just completing approximately \$150 million of expansion and improvement projects at Terminal 2 which will provide the needed capacity for the next several years. It would be publicly foolish to announce that Transport Canada was seeking proposals to re-design and renovate a terminal that has just

[Traduction]

président, j'aimerais essentiellement que le témoin lise certains passages de quelques-unes des lettres qu'il a en sa possession, et je me tournerai maintenant vers mes adjoints. J'utiliserai les lettres B, C, D et E. Il vaut peut-être mieux distribuer les quatre, B, C, D et E.

Pour vous faciliter la tâche, monsieur Sinclair, j'ai des copies pour vous et pour mes collègues des deux côtés de la table. Puis-je vous poser une question? Lorsque l'ATAC adopte une position (comme vous l'avez dit, vous représentez 95 p. 100 des passagers-milles payants transportés au Canada), la position élaborée par l'association est celles des véritables utilisateurs de l'aéroport, c'est-à-dire les compagnies qui utilisent l'aéroport par rapport aux passagers, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Vous avez raison.

**Le sénateur Kirby:** Dans les documents auxquels je vais faire référence (et je passerai aux extraits précis dans une minute), aurais-je raison d'affirmer qu'ils traduisent une position relativement ferme de la part de l'association, et non... ce que j'essaie de dire, je pense, c'est que nos décisions en matière de politique se prennent parfois à 51 contre 49... dans vos lettres, vous adoptez un ton relativement décisif, si bien qu'elles reflètent une position assez ferme de la part de l'association?

**M. Sinclair:** L'association tente toujours de dégager des points de vue consensuels. Quel que soit le sujet, on n'obtient jamais une unanimité 100 p. 100, mais il existe toujours un consensus considérable à l'égard de la plupart des questions sur lesquelles nous prenons position. S'il existe des divergences marquées, l'association ne prend pas position.

**Le sénateur Kirby:** À 51 contre 49, vous ne prendriez pas position. Nous sommes d'accord.

Votre première lettre est datée du 6 septembre 1991. Les documents ont-ils été distribués à mes collègues? Cette lettre est désignée par la lettre B, mais, quoi qu'il en soit, elle est datée du 6 septembre 1991. Je me demandais si, aux fins du compte rendu, vous accepteriez de la lire à partir de la dernière phrase du premier paragraphe, c'est-à-dire: «En outre, nous croyons comprendre...», jusqu'à la fin du paragraphe suivant?

**M. Sinclair:** Oui. Je lis la lettre?

**Le sénateur Kirby:** Oui, simplement parce que c'est ainsi qu'on procède pour la faire inscrire au compte rendu. C'est tout.

**M. Sinclair:** Je cite la lettre:

En outre, nous croyons comprendre que certains promoteurs privés, qui voient là une occasion de s'enrichir, sont à l'origine de cette initiative.

L'ATAC tient à affirmer sans équivoque que l'initiative n'est pas motivée par une demande émanant de l'industrie du transport aérien. Transports Canada et Air Canada mettent actuellement la dernière main à des projets de réfection et d'agrandissement de l'aérogare 2, projets d'une valeur approximative de 150 millions de dollars et qui assureront une capacité suffisante pour les quelques prochaines années. Aux yeux du public, il serait ridicule d'annoncer que

[Texte]

been refurbished. There is no need for such a project at this time.

**Senator Kirby:** The last paragraph of page 2, "We do not believe..." paragraph, can you just read that, please?

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter:

We do not believe that the air carrier industry requires these terminal renovation projects at this time. The justification for such projects is not there. We also are not in agreement that development and operation of terminals by private developers is in our interest nor the interests of the consumers who ultimately have to pay for whatever is put in place.

**Senator Kirby:** And then on the top of the next page, I guess it is the second paragraph on the next page, you say and I will quote from the letter,

...we believe that the initiative of the private developers is neither timely nor appropriate. It does not have our support because the volume of passengers does not warrant any such projects;

And then in the last paragraph, you go on to say that you have suggested a reasoned alternative to deal with the present problem.

So in 1991 before any RFP was ever issued, you were in fact — pretty strong stuff, pretty clear unambiguous statement. You were basically saying categorically that you did not think the need to develop — excuse me, develop Terminals 1 and 2 was required?

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**Senator Kirby:** That was based on your assessment of the demand at the airport?

**Mr. Sinclair:** That is correct. You will recall that we were in the midst of a very significant recession at that point and time. You will also recall that there was a substantial upheaval in the aviation industry with respect to the difficulties between Air Canada and Canadian.

1991 passenger volumes at Pearson were headed for a 15 per cent decline from the previous high in 1989 and '90. The recovery from the recession was uncertain. There is just too much uncertainty in the circumstances to warrant any other conclusion at that point and time.

**Senator Kirby:** That is why two months later, on November 12th, you passed a motion at your board which you then sent on to the Minister of Transport. Again, this is November 20, where you sent to the minister on November 29th, 1991. It was in fact resolution passed at your annual general meeting on November 12th, 1991 in which you say, and I will quote the substance of the resolution,

Be it hereby resolved that ATAC makes strong and immediate representations to the Minister of Transport and the Government of Canada to delay any consideration of

[Translation]

Transports Canada sollicite des propositions visant le réaménagement et la réfection d'une aérogare qui vient tout juste d'être mise à niveau. À l'heure actuelle, un tel projet n'est nullement justifié.

**Le sénateur Kirby:** Maintenant, pourriez-vous lire le dernier paragraphe de la page 2: «Nous ne croyons pas...», s'il vous plaît?

**M. Sinclair:** Je cite la lettre:

Nous ne croyons pas que l'industrie du transport aérien ait pour le moment besoin de ces projets de réfection des aérogares. De tels projets ne se justifient tout simplement pas. De plus, nous ne sommes pas d'accord pour dire que l'aménagement et l'exploitation des aérogares par des promoteurs privés soient dans notre intérêt ni dans celui des consommateurs qui, au bout du compte, auront à faire les frais de tout ce qui aura été mis en place.

**Le sénateur Kirby:** En haut de la page suivante, je pense que c'est le deuxième paragraphe de la page suivante, vous écrivez et je cite:

... nous croyons que l'initiative des promoteurs privés n'est ni opportune ni appropriée. Nous ne la soutenons pas parce que le volume des passagers ne justifie pas de tels projets;

Au dernier paragraphe, vous ajoutez que vous avez proposé une solution de rechange réfléchie au problème actuel.

En 1991, avant même que la demande de propositions ne soit émise, vous étiez en fait... il s'agit d'affirmations passablement fortes, claires et sans équivoque. Essentiellement, vous déclariez de façon catégorique que, à votre avis, il n'était pas nécessaire d'aménager... excusez-moi, d'aménager les aérogares 1 et 2?

**M. Sinclair:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Compte tenu de votre évaluation de la demande à l'aéroport?

**M. Sinclair:** C'est juste. Vous vous rappellerez que nous étions alors au beau milieu d'une très grave récession. Vous vous rappellerez aussi que l'industrie aérienne était en proie à une agitation considérable en raison du conflit opposant Air Canada à Canadian.

En 1991, le volume des passagers à Pearson était en chute de 15 p. 100 par rapport au sommet atteint en 1989 et 1990. Au sortir de la récession, la reprise était incertaine. À l'époque, la situation était tout simplement trop incertaine pour justifier quelque autre conclusion que ce soit.

**Le sénateur Kirby:** Voilà pourquoi deux mois plus tard, soit le 12 novembre, votre conseil d'administration a adopté une résolution qui a alors été expédiée au ministre des Transports. Une fois de plus, nous sommes le 20 novembre... vous avez fait parvenir ceci au ministre le 29 novembre 1991. En fait, il s'agissait d'une résolution adoptée à l'occasion de l'assemblée générale annuelle du 12 novembre 1991. Je citerai maintenant l'essentiel de la résolution:

Il est résolu que l'ATAC intervienne vigoureusement et immédiatement auprès du ministre des Transports et du gouvernement du Canada pour qu'ils sursoient à tout projet



## [Text]

redeveloping Terminal 1 at Toronto until the rate of recovery of passenger traffic is established and to postpone any redevelopment of Terminal 2 until the carriers using that terminal identify such a requirement.

Am I right in saying that that resolution is in a sense a formal vote at your annual meeting, so it is your board of directors or your general membership which really puts in resolution form the points — when you attach all the whereas clauses — the points that you made in your September letter, is that right?

**Mr. Sinclair:** That is correct.

**Senator Kirby:** You sent this letter to Mr. Corbeil. Did you ever get a reply to it?

**Mr. Sinclair:** I think I got a reply the following May.

**Senator Kirby:** The following May?

**Mr. Sinclair:** I believe so.

**Senator Kirby:** That is like six months later? Sorry. It's just a strange way to handle correspondence. And was it a substantive reply or by May did they acknowledge receipt of your letter six months earlier?

**Mr. Sinclair:** They acknowledged receipt of my letter in September, a further letter with a resolution in November, and a subsequent letter that I sent in early March.

**Senator Kirby:** But they were simply saying we got the letters but no attempt to deal with the points you were making?

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Senator Kirby:** The other letter you referred to then I presume is the March 5th one you gave us, 1992?

**Mr. Sinclair:** That is right.

**Senator Kirby:** I wonder if again if you just might read the first sentence?

Begin with, say the first sentence of the second paragraph which begins with, "This initiative...", and why don't you read the second and third paragraphs? Makes it easier.

**Mr. Sinclair:** Second and third paragraphs?

**Senator Kirby:** Of the March 5th letter.

**Mr. Sinclair:** Beginning "Several years ago..."?

**Senator Kirby:** No, it begins — this is a March 5th letter begins, "This initiative is not supported by..."

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter —

**Senator LeBreton:** What document number?

## [Traduction]

de réaménagement de l'aérogare 1 de Toronto jusqu'à ce que le taux de reprise du trafic de passagers soit établi et suspendent tout projet de réaménagement de l'aérogare 2 jusqu'à ce que les transporteurs utilisant cette aérogare définissent un besoin en ce sens.

Ai-je raison d'affirmer que cette résolution constitue d'une certaine façon un vote officiel pris à l'occasion de votre assemblée annuelle, si bien que c'est votre conseil d'administration ou votre assemblée générale qui dicte les points (tous les « attendu que » que comprend la résolution), les points, donc, soulevés dans votre lettre de septembre, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Vous avez fait parvenir cette lettre à M. Corbeil. Avez-vous jamais obtenu une réponse?

**M. Sinclair:** Je pense que j'ai eu une réponse au mois de mai suivant.

**Le sénateur Kirby:** Au mois de mai suivant?

**M. Sinclair:** Je crois.

**Le sénateur Kirby:** Six mois plus tard? Excusez-moi. C'est simplement une curieuse façon de s'occuper de sa correspondance. S'agissait-il d'une réponse substantielle ou, en mai, s'est-on contenté d'accuser réception de la lettre que vous aviez expédiée six mois plus tôt?

**M. Sinclair:** On accusait réception de ma lettre de septembre, d'une autre lettre accompagnée d'une résolution expédiée en novembre, et d'une dernière lettre que j'avais envoyée au début du mois de mars.

**Le sénateur Kirby:** On se contentait d'accuser réception des lettres, mais on n'a nullement tenté de répondre aux objections que vous aviez soulevées?

**M. Sinclair:** Non, monsieur.

**Le sénateur Kirby:** L'autre lettre à laquelle vous avez fait référence est donc, je suppose, celle du 5 mars 1992 que vous nous avez donnée?

**M. Sinclair:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Je me demandais si vous auriez une fois de plus l'obligeance de lire la première phrase?

Commencez par disons, la première phrase du deuxième paragraphe, celle qui débute par: « Cette initiative... », et pourquoi ne liriez-vous pas aussi les deuxième et troisième paragraphes? Cela faciliterait les choses.

**M. Sinclair:** Les deuxième et troisième paragraphes?

**Le sénateur Kirby:** De la lettre du 5 mars.

**M. Sinclair:** À compter de: « Il y a quelques années... »?

**Le sénateur Kirby:** Non, le paragraphe débute... il s'agit de la lettre du 5 mars. Le paragraphe débute par: « Cette initiative n'est pas soutenue par... »

**M. Sinclair:** Je cite la lettre...

**Le sénateur LeBreton:** Quel est le numéro du document?

[Texte]

**Senator Kirby:** It is my letter D if that may make it easier, 00301.

**Senator LeBreton:** March?

**Senator Kirby:** 1992.

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter:

This initiative is not supported by the airline industry in Canada because it is not needed at this time. Passenger terminals are not a separate business. They are not shopping centres. They are an integral part of the service link that the consumer uses in purchasing transportation from an air carrier or a travel agent. To set up a private operator in such a monopolistic position is to inflict a major injustice on the travelling public.

Several years ago the government followed a course of action with Terminal 3 which involved a financial package which attempted to secure the best possible financial deal for Transport Canada. The prospective bidders knew they could bid with consumers' money because, if successful, they would be in a monopoly position.

**Senator Kirby:** Could I just ask you to explain what you meant by that? I know what you mean by monopoly position. What lies behind that sentence?

**Mr. Sinclair:** At the time that Terminal 3 was put out for bids, there was a two stage process, one which qualified certain bidders to proceed to the second stage, and there was no problem with that. The second stage was in effect the financial stage. In fact, the project was evaluated primarily on the financial return that it gave to Transport Canada and the Government of Canada.

In other words, any developer could bid a fairly large amount of money knowing then that he would be in a monopoly position with respect to the carriers that had to use that terminal in order to get whatever money he had committed as costs to Transport Canada. He would be able to get those costs back from the air carriers and the travelling public.

**Senator Kirby:** Which is essentially what Paxport did in its response to the RFP?

**Mr. Sinclair:** Exactly. That's why we disagreed again with that kind of approach which puts a private developer in a no-lose situation. He in effect is bidding with somebody else's money. We took a position at our annual general meeting in 1989 to ask the minister of the time to allow air carriers to construct, operate and finance their own terminals if there was sufficient volume to do so by that carrier. That request was strongly opposed by Transport Canada for reasons which I cannot fathom.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** J'ai désigné le document par la lettre D, mais, si cela vous facilite les choses, il s'agit du document 00301.

**Le sénateur LeBreton:** Mars?

**Le sénateur Kirby:** 1992.

**M. Sinclair:** Je cite la lettre:

Cette initiative n'est pas soutenue par l'industrie aérienne du Canada parce que, pour le moment, elle n'est pas nécessaire. Les aéroports utilisés par les passagers ne constituent pas une entreprise distincte. Elles font partie intégrante de la chaîne de service à laquelle le consommateur a accès lorsqu'il achète un titre de transport auprès d'une compagnie aérienne ou d'un agent de voyages. Confier à un exploitant privé un tel monopole, c'est commettre une injustice flagrante envers le public voyageur.

Il y a quelques années, le gouvernement a, en ce qui concerne l'aéroport 3, suivi une procédure prévoyant un accord financier qui visait à assurer à Transports Canada le meilleur arrangement financier possible. Les éventuels soumissionnaires savaient qu'ils pouvaient escompter l'argent des consommateurs parce que, en cas de succès, ils se retrouveraient en situation de monopole.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous demander d'expliquer ce que vous entendez par là? Je sais ce qu'est une situation de monopole. Qu'y a-t-il derrière cette phrase?

**M. Sinclair:** À l'époque où on a procédé à l'appel d'offres pour l'aéroport 3, on a établi un processus à deux volets, le premier ayant pour effet de permettre à certains soumissionnaires de passer au deuxième, ce qui ne posait pas de problème. Le dernier volet constituait dans les faits le stade financier. En réalité, le projet avait été évalué principalement sur la foi du rendement financier qu'il procurait à Transports Canada et au gouvernement du Canada.

En d'autres termes, les promoteurs pouvaient présenter une soumission relativement élevée, sachant qu'ils allaient se retrouver en situation de monopole par rapport aux transporteurs devant faire appel à l'aéroport. Ils recouvreraient de la sorte les sommes qu'ils avaient présentées comme des coûts à Transports Canada. Ils pourraient récupérer ces sommes auprès des transporteurs aériens et du public voyageur.

**Le sénateur Kirby:** Voilà essentiellement ce qu'a fait Paxport dans sa réponse à la demande de propositions?

**M. Sinclair:** Exactement. C'est pourquoi nous nous sommes opposés à ce type de démarche, qui fait qu'un promoteur privé ne peut pas perdre. En fait, il soumissionne sur la foi de l'argent de quelqu'un d'autre. À l'occasion de notre assemblée générale annuelle de 1989, nous avons décidé de demander au ministre de l'époque d'autoriser les transporteurs aériens à construire, exploiter et financer leurs propres aéroports, pour peu qu'un transporteur donné bénéficie d'un volume de passagers suffisant. Transports Canada s'est opposé fortement à ce projet pour des raisons que je n'arrive pas à comprendre.

[Text]

**Senator Kirby:** Did they ever tell you what the reasons were?

**Mr. Sinclair:** Just that they did not and would not do that. Their only expressed reason was that they didn't want air carriers to gain control of the airport.

**Senator Kirby:** At airports in the United States, does that occur?

**Mr. Sinclair:** Certainly.

**Senator Kirby:** All over the place, common practice?

**Mr. Sinclair:** Certainly.

**Senator Kirby:** And yet Transport Canada rejected the policy of private sector companies, which excluding Air Canada is what the airlines are, owning terminals, but they were prepared to let other private sector people own terminals?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator Kirby:** Strikes me as an element of non-logic there. Anyone ever attempt to explain that to you?

**Mr. Sinclair:** No one could ever explain it to me. The only rationale that was ever advanced, other than just a straight refusal, was that they did not want air carriers to control an airport. The response was we did not intend to control the airport. All we wanted to do was control our own operation at a terminal, which is an integral part of the business of having the passenger board the airplane, the airplane depart, arrive, and disembark the passenger.

**Senator Kirby:** As you say, it is common practice. I am certainly well aware of it in the United States, and it may be true elsewhere, but it is certainly common practice in the United States.

**Mr. Sinclair:** Yes. It is common practice in many places.

**Senator Kirby:** On page 2 of the same letter, the beginning of the second full paragraph, you have the following words:

The project for additional runway capacity at Toronto is by far the first priority.

**Senator Tkachuk:** Could I ask a supplementary? Does the federal government own the airports in the United States?

**Mr. Sinclair:** No.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Senator Kirby:** If you drop the word "federal", you will get a different answer.

**Senator Tkachuk:** I'm asking whether the federal government in the United States owns airports.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Vous a-t-on jamais dit quelles étaient ces raisons?

**M. Sinclair:** Ils se sont contentés de nous dire qu'ils n'étaient pas d'accord et qu'ils n'agiraient pas en ce sens. La seule raison qu'ils ont exprimée est qu'ils ne voulaient pas que les transporteurs aériens prennent le contrôle de l'aéroport.

**Le sénateur Kirby:** Dans les aéroports des États-Unis, cela se produit-il?

**M. Sinclair:** Certainement.

**Le sénateur Kirby:** Un peu partout, il s'agit d'une pratique courante?

**M. Sinclair:** Certainement.

**Le sénateur Kirby:** Pourtant, Transports Canada a rejeté la politique en vertu de laquelle les compagnies du secteur privé, ce que sont les compagnies aériennes, à l'exception d'Air Canada, pouvaient être propriétaires des aéroports, mais, par ailleurs, le ministère était disposé à laisser d'autres personnes du secteur privé prendre possession des aéroports?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Cela me paraît illogique. Quelqu'un a-t-il déjà tenté de vous fournir une explication?

**M. Sinclair:** Personne n'a jamais pu me fournir d'explication. Outre un refus catégorique, la seule justification qu'on ait jamais avancée avait trait au fait que le ministère ne voulait pas que les transporteurs aériens puissent contrôler un aéroport. La réponse était que nous n'avions pas l'intention de contrôler l'aéroport. Tout ce que nous voulions, c'était contrôler nos propres activités à l'intérieur de l'aérogare, ce qui fait partie intégrante de l'entreprise qui consiste à faire monter les passagers à bord de l'avion, à les faire descendre, ainsi qu'à faire partir et arriver les appareils.

**Le sénateur Kirby:** Comme vous le dites, il s'agit d'une pratique répandue. Je sais que c'est le cas aux États-Unis, et le même phénomène se retrouve peut-être ailleurs, mais, aux États-Unis, il s'agit certes d'une pratique courante.

**M. Sinclair:** Oui. Il s'agit d'une pratique courante à de nombreux endroits.

**Le sénateur Kirby:** À la page 2 de la même lettre, au début du deuxième paragraphe complet, vous écrivez ce qui suit:

À Toronto, le projet qui consiste à augmenter la capacité des pistes constituait de loin la priorité.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je poser une question supplémentaire? Aux États-Unis, le gouvernement fédéral est-il propriétaire des aéroports?

**M. Sinclair:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le sénateur Kirby:** Oubliez le mot «fédéral» et vous obtiendrez une réponse toute différente.

**Le sénateur Tkachuk:** Tout ce que je demande, c'est si, aux États-Unis, le gouvernement fédéral est propriétaire des aéroports.



[Texte]

**Senator Kirby:** Other governments in the States own airports, like the New York Port Authority and others; right?

**Mr. Sinclair:** Some do; some don't.

**Senator Tkachuk:** Municipal governments here do too.

**Mr. Sinclair:** There are various kind of governmental authorities in airports in the United States, but the federal government, they may own a couple of them, but not any of the major or semi-major airports.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Senator Kirby:** Sir, I just read a sentence which talked about your association believing that additional runway capacity was more important than redoing the terminals. Again, presumably you're the people that know better than anybody, since you're the industry that uses them. This is the March 5 letter which you put to Mr. Corbeil. Again, did you ever get any response? Why did they pick the terminals if the runway was the bigger problem?

**Mr. Sinclair:** They didn't choose one over the other. There was no impediment to the progress of the runway project, so I had no complaint about what took place with respect to the runway project. What I was concerned about was that the introduction of a major terminal project at that time would add an unnecessary complication to the environmental hearings that were due to commence about December 1 in Toronto with respect to the runway project.

**Senator Kirby:** An unnecessary complication how?

**Mr. Sinclair:** What we were faced with at the environmental hearings was in essence a local group of activists who wished to stop any sort of development at the airport. The runway project was proceeding well. An environmental impact statement had been filed by Transport Canada with the environmental review panel. We did not want to see that project or those hearings delayed by reason of environmental people forcing Transport Canada to go back and make a major amendment to an environmental impact statement, detailing out the whole of the terminal projects, and thereby delaying the whole process for an undetermined amount of time.

**Senator Kirby:** Since the runways were more important to you, finishing the runways was critical.

**Mr. Sinclair:** Getting the runway project done through the environmental hearings process was by far the first priority for the aviation industry.

**Senator Kirby:** To finish off with that letter, can you read into the record your second-to-last paragraph, which is over on page 3?

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Aux États-Unis, d'autres gouvernements sont propriétaires d'aéroports, par exemple la *New York Port Authority* et d'autres. Ai-je raison?

**M. Sinclair:** Certains sont propriétaires; d'autres, non.

**Le sénateur Tkachuk:** Ici, des administrations municipales sont aussi propriétaires d'aéroports.

**M. Sinclair:** Dans les aéroports des États-Unis, il existe divers types d'administration gouvernementale. Le gouvernement fédéral est peut-être propriétaire de deux ou trois d'entre eux, mais pas des grands aéroports ou des aéroports d'envergure moyenne.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur, je viens tout juste de lire une phrase qui dit que selon votre association, l'augmentation de la capacité des pistes constituait une question plus importante que la réfection des aérogares. Une fois de plus, vous êtes mieux placé que quiconque pour l'affirmer, puisque vous représentez l'industrie qui utilise ces installations. Cette information figure dans la lettre que, le 5 mars, vous avez adressée à M. Corbeil. Vous a-t-on jamais répondu? Pourquoi s'est-on attaqué aux aérogares, si ce sont les pistes qui représentaient le principal problème?

**M. Sinclair:** Ils n'ont pas choisi de privilégier l'un par rapport à l'autre. L'évolution du projet relatif aux pistes n'a pas été freinée, si bien que je n'ai aucune plainte à formuler à cet égard. Ce qui me préoccupait, c'était que l'introduction, à cette époque, d'un important projet d'aérogare constituerait une complication superflue dans le contexte des audiences environnementales relatives au projet d'augmentation de la capacité des pistes, qui devaient débiter aux alentours du 1<sup>er</sup> décembre, à Toronto.

**Le sénateur Kirby:** En quel sens s'agissait-il d'une complication superflue?

**M. Sinclair:** Dans le contexte des audiences environnementales, nous étions essentiellement confrontés à un groupe d'activistes locaux qui souhaitaient freiner toute forme d'aménagement à l'aéroport. Le projet relatif à la capacité des pistes progressait rondement. Transports Canada avait déposé un énoncé des incidences environnementales auprès de la commission d'évaluation environnementale. Nous ne voulions pas que les environnementalistes puissent retarder le projet ou les audiences en obligeant Transports Canada à revenir en arrière et à apporter une modification majeure à l'énoncé des incidences environnementales, en présentant en détail l'ensemble des projets liés aux aérogares, ce qui aurait eu pour effet de retarder l'ensemble du processus pour une période indéterminée.

**Le sénateur Kirby:** Comme les pistes constituaient pour vous un enjeu plus important, la parachèvement de ce projet était critique.

**M. Sinclair:** Réaliser le projet relatif aux pistes par le truchement de la procédure d'audiences environnementales constituait de loin la priorité de l'industrie aérienne.

**Le sénateur Kirby:** Pour en finir avec cette lettre, pouvez-vous, aux fins du compte rendu, lire l'avant-dernier paragraphe, qui se trouve à la page 3?

[Text]

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter on page 3, second to last paragraph:

Mr. Minister, the newly rehabilitated Terminal 2 will be quite sufficient for the near to medium term. We believe that the initiative supported by private developers is neither timely nor appropriate. It does not have our support because the near term volume of passengers does not warrant such projects now. We believe it will be unduly costly. Transport Canada, in consultation with airport users, should take the decision as to when a new publicly owned Terminal 1 should come into operation.

**Senator Kirby:** Again, this was a letter to Mr. Corbeil to which you never received, as I understand it, a substantive response. I understand you eventually got a response, but it was never an attempt to explain why the department or why the government was taking a set of priorities with respect to development of Pearson that were inconsistent with the priorities asked for by the industry who are, after all, the major users of the airport.

**Mr. Sinclair:** We got a reasonably substantive letter from the minister which simply stated that he believed that airport terminal planning and development should go ahead at this point in time because they believed passenger forecasts warranted it. In other words, they took a position different than what we did.

**Senator Kirby:** So the government knew better. "I'm from the government and I'm here to help you." Is that sort of the line?

**Mr. Sinclair:** I hate to characterize it that way, senator, because on the runway project at Toronto, we had an excellent consultation process with Transport Canada. I believe it was a model of how government and industry should consult on major development projects. The users were brought into the project at the very beginning. Our views were sought. Our concerns were taken into account. Transport Canada's concerns and problems were also laid on the table.

We worked cooperatively through a period of four years in coming up with a runway project that we thought was operationally feasible, technically feasible, and environmentally acceptable, as well as being financially sustainable, and we were very disappointed that that kind of consultative process that had been in place and working was not used on the terminal process.

**Senator Kirby:** Since it's the same airport, why was it a completely different process? Did anyone ever explain to you

[Traduction]

**M. Sinclair:** Je cite l'avant-dernier paragraphe de la page 3 de la lettre:

À court et à moyen termes, monsieur le ministre, l'aérogare 2, qui vient tout juste d'être remise à niveau, sera suffisante. Nous croyons que l'initiative des promoteurs privés n'est ni opportune ni appropriée. Elle n'emporte pas notre adhésion du simple fait que le volume de passagers à court terme ne justifie pas la mise en oeuvre de tel projet pour le moment. Nous croyons qu'une telle entreprise se révélerait indûment onéreuse. Transports Canada, en consultation avec les usagers de l'aéroport, devrait décider quand une nouvelle aérogare 1 appartenant à l'État devrait entrer en activité.

**Le sénateur Kirby:** Une fois de plus, il s'agit d'un passage d'une lettre adressée à M. Corbeil, lettre à laquelle, si je comprends bien, on n'a jamais répondu de façon substantielle. Si je comprends bien toujours, vous avez un jour obtenu une réponse, mais on n'a pas tenté d'expliquer pourquoi le ministère ou le gouvernement adoptait, à l'égard de l'aménagement de l'aéroport Pearson, un ensemble de priorités non conformes à celles de l'industrie qui, après tout, se compose des principaux utilisateurs de l'aéroport.

**M. Sinclair:** Nous avons reçu une lettre raisonnablement substantielle de la part du ministre. Ce dernier nous disait qu'à son avis, il fallait aller de l'avant avec la planification et l'aménagement des aérogares de l'aéroport parce que, à ce moment précis, les prévisions relatives au nombre de passagers le justifiaient. En d'autres termes, il a adopté une position toute différente de la nôtre.

**Le sénateur Kirby:** Le gouvernement avait donc le sentiment d'être plus près de la vérité. «J'appartiens au gouvernement, et je suis là pour vous aider.» Était-ce là le sens de l'intervention du ministre?

**M. Sinclair:** Sénateur, je répugne à présenter les choses de cette façon parce que, à l'égard du projet relatif aux pistes, à Toronto, les consultations avec Transports Canada s'étaient très bien déroulées. À mon avis, ce projet a constitué un exemple du genre de consultation que le gouvernement et l'industrie devraient tenir à l'égard des projets d'aménagement d'envergure. Les usagers ont été associés au projet dès le départ. On s'est efforcé de connaître nos vues. Nos préoccupations ont été prises en considération. Transports Canada a également mis ses préoccupations et ses problèmes sur la table.

Pendant quatre ans, nous avons travaillé en coopération et nous avons abouti à un projet d'aménagement des pistes réalisable sur les plans opérationnel et technique, acceptable sur le plan environnemental et viable sur le plan financier. Nous avons été très déçus de constater que pour les aérogares, on n'avait pas recours au processus de consultation qui avait été mis en place et avait donné de bons résultats.

**Le sénateur Kirby:** Comme il s'agissait du même aéroport, pourquoi a-t-on eu recours à un processus totalement différent?

[Texte]

why a completely different process was used with respect to the terminals than was used with respect to the runways?

**Mr. Sinclair:** No.

**Senator Kirby:** Last, if you look at your December 8 letter, this time to the current Minister of Transport — December 8, 1993. I will be clear on the year. This is your letter to Mr. Young. Would you read into the record your first two paragraphs? The second paragraph, I think, in fact, talks about the process that you liked.

**Mr. Sinclair:** Reading from the letter of December 8, 1993, the second and third paragraphs — first and second?

**Senator Kirby:** First and second.

**Mr. Sinclair:**

Your government's decision on the terminal development at Pearson will be well received by the air carrier industry.

Such a decision allows all parties the opportunity to participate in the rational planning of the future terminal development at Pearson. There is a model for such a process. I refer particularly to the participative process that was conducted by Transport Canada for the planning of future runway development. In that process we, as the users, were made part of the planning process and gladly contributed our operational and business skills because it was in our interest to do so. We would like to see such a process set in motion with respect to terminal development.

**Senator Kirby:** And therefore, you as an industry approved of the cancellation of the T1T2 contract?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator Kirby:** So just one last comment: As I have listened to you and read the letters, if I was to do sort of a bullet point summary of what you said, I think I would put it roughly as follows:

Number one, that private sector ownership of airport facilities as a whole generally means increased costs to the travelling public, and your illustrative example of that is T3; secondly, that runways are a priority and that it doesn't make sense to proceed with T1T2 development in advance of having established a policy on runways; number three, that because of the recession, the demand for increased passenger capacity at T1 and T2 wasn't required; and number four, that there was concern that proceeding with T1T2 would jeopardize the environmental process related to the runways which were a higher priority for you; and number five, you liked the process which had been followed for runway development and didn't like the fact that there was no consultative process in anywhere near the same sense with respect to T1T2, so on process grounds, you also objected to what had happened.

[Translation]

Quelqu'un vous a-t-il expliqué pourquoi, pour les aéroports, on avait eu recours à un processus différent de celui qu'on avait utilisé pour les pistes?

**M. Sinclair:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Enfin, examinons la lettre que vous avez adressée au ministre actuel des Transports le 8 décembre... le 8 décembre 1993. Je veux être clair quant à l'année. Voilà la lettre que vous avez adressée à M. Young. Aux fins du compte rendu, pouvez-vous lire les deux premiers paragraphes? Le deuxième paragraphe, je crois, traite en réalité du processus que vous aviez privilégié.

**M. Sinclair:** Les deuxième et troisième paragraphes... les premier et deuxième paragraphes de la lettre du 8 décembre 1993?

**Le sénateur Kirby:** Les premier et deuxième paragraphes.

**M. Sinclair:**

La décision prise par votre gouvernement à l'égard de l'aménagement des aérogares de l'aéroport Pearson sera bien reçue par l'industrie du transport aérien.

Une telle décision donne à toutes les parties l'occasion de participer à la planification rationnelle de l'aménagement futur des aérogares de l'aéroport Pearson. À cet égard, il existe un processus modèle. Je fais particulièrement référence au processus axé sur la participation adopté par Transports Canada dans le cadre de la planification de l'accroissement futur de la capacité des pistes. Dans le cadre de ce processus, les usagers ont participé à la planification et ont été heureux de mettre à profit leurs compétences opérationnelles et commerciales parce qu'il était dans leur intérêt de le faire. En ce qui a trait à l'aménagement des aérogares, nous aimerions qu'un processus analogue soit mis en place.

**Le sénateur Kirby:** Par conséquent, l'industrie a donc approuvé l'annulation des contrats visant les aérogares 1 et 2?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Un dernier commentaire. Si, après vous avoir entendu et avoir lu vos lettres, je devais résumer vos propos, voici, en gros, ce à quoi j'aboutirais:

Premièrement, la propriété d'installations aéroportuaires par des entreprises du secteur privé se traduit généralement par l'imposition de coûts plus élevés au public voyageur, ainsi que le démontre l'aérogare 3; deuxièmement, ce sont les pistes qui constituent la priorité, et il est insensé d'entreprendre le réaménagement des aérogares 1 et 2 avant d'avoir établi une politique à l'égard des pistes; troisièmement, il était inutile, en raison de la récession, d'accroître la capacité des aérogares 1 et 2; quatrièmement, vous craigniez que la mise en branle du projet de réaménagement des aérogares 1 et 2 ne mette en péril la procédure environnementale liée aux pistes, qui, pour vous, constituaient la priorité; et, enfin, cinquièmement, vous aviez apprécié le processus suivi à l'égard de l'aménagement des pistes, et vous déploriez que, à l'égard des aérogares 1 et 2, on n'ait pas eu recours à un processus de consultation qui, même de loin,



[Text]

Therefore, for all of those reasons, you were opposed to proceeding with the T1T2 development and in fact were therefore pleased when in fact it was cancelled. Is that a fair summary of what the letters say?

**Mr. Sinclair:** That's a fair summary, with one addendum, and that was that Air Canada had certain concerns with respect to Terminal 2 and certain projects that they wanted to see done, particularly in transport or in international. And we said in those letters that the decision as to the scope of those projects and the timing of those projects should be left to the anchor tenant in the terminal.

**Senator Kirby:** At no point did you ever get what you regarded as a satisfactory response to why government, in light of that bullet point summary I gave, why government was proceeding with T1T2 in private sector hands?

**Mr. Sinclair:** No, sir.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a supplementary on the three questions. In your two previous letters, I mean, the one — I just want to mention the exact date — to Mr. Corbeil, the first one of September 6, 1991, and then the second one, March 5, 1992, you send copies to the deputy minister, the minister of State, and Toronto area ministers, and also to Mr. Barbeau, in both cases. And then in the letter to Mr. Young, in December 8, there is only a copy to the deputy minister and assistant deputy minister. Could you tell me why? I mean, you used to send to all the ministers of Toronto a copy of your letter previously, and there was no copy of this letter to the other ministers.

**Mr. Sinclair:** Senator, the decision had already been taken at that time. There was no further work that the association had to do in that regard, and so we left it just to Minister Young to inform the rest of his colleagues with respect to our position at that time.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Sinclair, I empathize with the responsibilities you've had over the past number of years before your retirement. I too was the president of a national trade association in 1956 — I think I met you around that time — and it was always difficult to get a common consensus among your membership. But in your membership, which, as you say, included our two major carriers and helicopter people, flying clubs, and charterers, people like that, it's difficult to know where to start.

Senator Kirby makes a point of the delay in receiving a reply to your letter to Mr. Corbeil.

**Senator Kirby:** I was not making a point. I just asked him if he ever got a reply.

[Traduction]

s'apparenterait au premier. Du point de vue de la procédure, vous vous opposiez donc aussi à ce qu'on avait fait.

Pour toutes ces raisons, vous étiez donc opposé à l'aménagement des aérogares 1 et 2. En fait, vous avez même été heureux que le projet soit annulé. Est-ce là un résumé juste du contenu des lettres?

**M. Sinclair:** C'est un bon résumé, à un détail près. Air Canada avait quelques préoccupations à propos de l'aérogare 2 et de certains projets que la compagnie souhaitait voir réaliser, particulièrement dans les domaines du transport ou du trafic international. Comme nous l'avons dit dans ces lettres, on devrait laisser au locataire-clé de l'aérogare le soin de prendre les décisions à l'égard de l'ampleur de ces projets et du moment où ils devraient être réalisés.

**Le sénateur Kirby:** Et à aucun moment ne vous a-t-on expliqué de façon satisfaisante pourquoi le gouvernement, au vu des éléments que je viens d'énumérer, a choisi d'aller de l'avant en remettant les aérogares 1 et 2 à des intérêts privés?

**M. Sinclair:** Non, monsieur.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Une question supplémentaire à propos de ces trois questions. Dans vos deux lettres précédentes, celle (je tiens simplement à mentionner la date exacte) adressée à M. Corbeil, la première, celle du 6 septembre 1991, et la deuxième, celle du 5 mars 1992... vous avez fait parvenir des copies au sous-ministre, au ministre d'État, aux ministres de la région de Toronto et aussi à M. Barbeau, dans les deux cas. En ce qui concerne la lettre adressée à M. Young, le 8 décembre, seuls le sous-ministre et le sous-ministre adjoint ont obtenu une copie. Pouvez-vous expliquer pourquoi? Auparavant, vous envoyiez une copie à tous les ministres de la région de Toronto et, dans ce cas-ci, vous ne l'avez pas fait.

**M. Sinclair:** Sénateur, la décision, à ce moment, avait déjà été prise. L'association n'avait rien d'autre à faire à cet égard, si bien que nous avons laissé au ministre Young le soin d'informer ses collègues de notre position.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

**Le président:** Monsieur Sinclair, je comprends les responsabilités que vous avez eues à assumer au cours des années qui ont précédé votre départ à la retraite. En 1956, j'ai moi aussi été président d'une association professionnelle nationale (je crois avoir fait votre connaissance à l'époque), et il était toujours difficile d'obtenir un consensus entre nos membres. En ce qui concerne vos membres, qui, comme vous l'avez dit, comportent les deux principaux transporteurs, les gens du secteur des hélicoptères, les aéroclubs et les affréteurs, des gens de ce secteur, il est difficile de savoir où commencer.

**Le sénateur Kirby:** a vu un problème dans le fait que le ministre Corbeil a mis du temps à répondre à votre lettre.

**Le sénateur Kirby:** Je n'y ai pas vu de problème. J'ai simplement demandé au témoin de dire s'il avait obtenu une réponse.

[Texte]

**The Chairman:** Did you get a reply from your letter to Mr. Young in which you asked:

We would like to see such a process set in motion with respect to terminal development.

You congratulate him on his decision to cancel the Pearson development plan, and then you say:

... we, as the users, were made part of the planning process and gladly contributed our operational and business skills because it was in our interest to do so. We would like to see such a process set in motion with respect to terminal development.

Did you get a reply?

**Mr. Sinclair:** Not that I recall.

**The Chairman:** Didn't get a reply at all?

**Senator Jessiman:** It's only two years.

**Mr. Sinclair:** I can't recall ever getting a response from Minister Young.

**The Chairman:** Going back to your failure or delay in getting a reply from Mr. Corbeil, did you ever get any acknowledgment at all from his department? This is Berigan and Heed, 12th of December, '91. And as we understand, the minister's office returned the proposed response to Mr. Sinclair's letter of September 6 to your office to be held until an RFP decision is made, et cetera. Did you ever get any letters at all with regard to that?

**Mr. Sinclair:** I think we got the standard response that, "The minister has received your letter and will respond to it in due course." Just an acknowledgment letter.

**The Chairman:** Yes. Well, then, in '91, when you wrote Mr. Corbeil, you say there is no need for such a project at this time, summarizing the letters. Terminal 3 was up and operating at that time.

**Mr. Sinclair:** Yes.

**The Chairman:** And going back earlier to our maybe mutual difficulties in getting agreement among our members, did you say that Air Canada and Canadian both passed a resolution at that time with respect to their opposition to the Pearson Development Corporation's plan, or the plan to come forward with a request for proposals?

**Mr. Sinclair:** No, I did not say that.

**The Chairman:** I thought you were talking about a resolution from the board.

**Mr. Sinclair:** There was a resolution from the annual general meeting of the association which was attached to the November letter that we sent to Minister Corbeil.

**The Chairman:** In other words, you had the full endorsement from your membership?

[Translation]

**Le président:** Avez-vous obtenu une réponse à la lettre que vous avez adressée à M. Young, lettre dans laquelle vous déclariez:

En ce qui a trait à l'aménagement des aérogares, nous aimerions qu'un processus analogue soit mis en place.

Vous le félicitez d'avoir pris la décision d'annuler le projet de réaménagement de l'aéroport Pearson, et vous dites:

Dans le cadre de ce processus, les usagers ont participé à la planification et ont été heureux de mettre à profit leurs compétences opérationnelles et commerciales parce qu'il était dans leur intérêt de le faire. En ce qui a trait à l'aménagement des aérogares, nous aimerions qu'un processus analogue soit mis en place.

Avez-vous obtenu une réponse?

**M. Sinclair:** Pas que je me souvienne.

**Le président:** Vous n'avez pas obtenu de réponse du tout?

**Le sénateur Jessiman:** On ne parle jamais que de deux ans.

**M. Sinclair:** Je ne me rappelle pas avoir reçu une réponse du ministre Young.

**Le président:** Revenons au fait que vous n'avez pas obtenu de réponse de la part de M. Corbeil, ou que la réponse de ce dernier a tardé, n'avez-vous reçu aucun accusé de réception de la part de son ministère? Voici Berigan and Heed, le 12 décembre 1991. Si nous comprenons bien, le cabinet du ministre a envoyé à votre bureau la réponse proposée à la lettre du 6 septembre de M. Sinclair, où elle sera retenue jusqu'à ce qu'une décision soit prise à l'égard de la demande de propositions, et cetera. N'avez-vous reçu aucune lettre à cet égard?

**M. Sinclair:** Je pense que nous avons eu la réplique habituelle, celle qui dit: «Le ministre a reçu votre lettre et y réagira en temps opportun.» Seulement un accusé de réception d'une lettre.

**Le président:** Oui. Eh bien, dans ce cas, en 1991, au moment où vous avez écrit à M. Corbeil, vous avez dit, pour résumer les lettres, qu'un tel projet ne s'imposait nullement. À l'époque, l'aérogare 3 avait été aménagée et était en activité.

**M. Sinclair:** Oui.

**Le président:** Pour en revenir aux commentaires que nous avons formulés plus tôt à propos des difficultés mutuelles que nous éprouvons à dégager un consensus parmi nos membres, avez-vous dit qu'Air Canada et Canadien avaient tous deux, à ce moment, adopté une résolution concernant leur opposition au projet de la *Pearson Development Corporation*, ou au projet mis de l'avant en vertu d'une demande de propositions?

**M. Sinclair:** Non, je n'ai rien dit de tel.

**Le président:** Je croyais que vous aviez fait allusion à une résolution du conseil d'administration.

**M. Sinclair:** Il s'agissait d'une résolution de l'assemblée générale annuelle de l'association annexée à la lettre que nous avons fait parvenir au ministre Corbeil en novembre.

**Le président:** En d'autres termes, vous bénéficiiez de l'appui complet de vos membres?

[Text]

**Mr. Sinclair:** The resolution was passed at the annual meeting of the membership, yes.

**The Chairman:** That's amazing. I never had that kind of unanimous response. Who was there at that meeting? Were they all there, all your people, everybody, representatives of Air Canada, representatives of Canadian, et cetera?

**Mr. Sinclair:** Yes. There was representatives of both major airlines there. Representatives of most of our membership was there.

**The Chairman:** Well, yesterday we had representatives from Air Canada here, and they say, on page A-6, yesterday's testimony:

The ideal time frame was to have commenced the redevelopment of Terminal 2 was in 1993 while passenger numbers were down. Carrying on construction around existing facilities is less than ideal under any circumstances, but the disruption to the travelling public would have been substantially less compared with the impact it will have today and in the future.

Then, Mr. Lamar Durrett:

The work that we are doing right now is less in volume and scope than the initial work that would already have been accomplished by this time had the PDC program proceeded on schedule. So, from a pure facility standpoint, we are not nearly as well off. We are not as well prepared for Open Skies and the international expansion. So I think that's the down side of not having proceeded with it.

And again, in answer to a question:

But were you satisfied —

This is to Air Canada.

— that the agreements that were signed in October 1993 would have greatly helped Air Canada meet the demands that are now being put on it right now in a much more comfortable time frame than you are stuck with right at this moment?

And Durrett answers:

Air Canada's senior management endorsed and Air Canada's board of directors approved and Air Canada executed an agreement to do exactly that.

**Mr. Sinclair:** Mr. Chairman, I think you must recall that my letters and my interventions in this matter took place in late '91 and very early '92. There is no doubt that Air Canada had definite developmental plans for Terminal 2, and they were proceeding with that development. I took no part in their deliberations based on the call for proposals that occurred in the spring time of 1992. From that point on, Air Canada acted on their own account, as was quite proper, because they were by far the major tenant of Terminal 2.

[Traduction]

**M. Sinclair:** La résolution a été adoptée à l'occasion de l'assemblée annuelle des membres, oui.

**Le président:** C'est stupéfiant. Je n'ai jamais obtenu ce genre de réaction unanime. Qui assistait à la réunion? Vos gens étaient-ils tous présents, tous et chacun, les représentants d'Air Canada, les représentants de Canadien, et cetera?

**M. Sinclair:** Oui. Des représentants des deux principales compagnies aériennes assistaient à l'assemblée. La plupart de nos membres étaient représentés.

**Le président:** Eh bien, hier, nous avons entendu des représentants d'Air Canada. À la page A-6 des témoignages, ils déclarent:

Idéalement, il aurait fallu entreprendre le réaménagement de l'aérogare 2 en 1993, tandis que le nombre de passagers était en baisse. Construire autour d'installations existantes ne constitue jamais une solution idéale, mais les inconvénients subis par le public voyageur auraient été substantiellement réduits par rapport aux répercussions qu'un tel projet aurait aujourd'hui et aura à l'avenir.

Puis, M. Lamar Durrett ajoute:

Les travaux que nous exécutons maintenant sont moins importants en volume et en étendue que les travaux initiaux qui auraient déjà été réalisés, à supposer que le projet de la *Pearson Development Corporation* se soit déroulé comme prévu. Du strict point de vue des installations, notre situation est loin d'être aussi avantageuse. Nous ne sommes pas aussi bien préparés pour l'ouverture des espaces aériens et l'expansion des activités internationales. Voilà ce qu'il y a de désavantageux au fait que le projet n'ait pas été exécuté.

Puis, on leur a posé la question suivante:

Mais vous étiez convaincus...

La question est adressée à Air Canada.

...que les accords signés en octobre 1993 auraient grandement aidé Air Canada à répondre aux demandes auxquelles la compagnie est maintenant confrontée selon un échéancier beaucoup moins exigeant que celui avec lequel vous devez actuellement composer?

Et Durrett répond:

La haute direction d'Air Canada et le conseil d'administration d'Air Canada ont tous deux approuvé une entente visant à faire précisément cela, entente qu'Air Canada a exécutée.

**M. Sinclair:** Monsieur le président, je pense que vous ne devez pas perdre de vue que mes lettres et mes interventions sur ce point remontent à la fin de 1991 et au tout début de 1992. Il ne fait aucun doute qu'Air Canada avait arrêté des projets d'aménagement précis pour l'aérogare 2 et qu'ils y donnaient suite. Je n'ai aucunement participé aux délibérations relatives à l'appel d'offres qui ont eu lieu au printemps de 1992. À partir de ce moment, Air Canada a, comme il se doit, fait cavalier seul parce que la compagnie constituait de loin le principal locataire de l'aérogare 2.



[Texte]

If our proposition of 1989 had been accepted by Transport Canada, that air carriers could develop their own terminals, then I suggest that Air Canada probably would have been sufficiently further ahead than even when — of the circumstances that they were in in late '91 or early '92. At that point in time, we were still in the depths of the recession that took place. You may recall there was considerable difficulty between Air Canada and Canadian. There was a very uncertain horizon at that point in time as to how significant the recession was going to be and how long it would continue.

Now, there was a very cautious approach to undertaking significant commitments for future capital development. Because Air Canada was approximately an 85 per cent tenant of T2, they were in a very unique position, and they acted as properly on their own behalf. The association did not act beyond the spring time of 1992, shortly after my last letter to the minister.

**The Chairman:** When did you retire from the Air Transport Association?

**Mr. Sinclair:** The end of March, 1994.

**The Chairman:** Who is your successor?

**Mr. Sinclair:** My successor is John Creighton, formerly with First Air.

**The Chairman:** Would Mr. Creighton, if he was here or asked — was he asked? Counsel advises me that he declined to appear.

**Mr. Nelligan:** If I may just explain, I spoke to Mr. Creighton, and he explained to me that he was not involved in the affairs of the association while these negotiations were going on, and that since he took office succeeding you, that their association has not taken any part in any matter relating to the Pearson airport, so under those circumstances I agreed with him that there was no point in him coming forward.

**Mr. Sinclair:** That's correct.

**The Chairman:** So that if he was dragged here to testify, he would not be making the same testimony that —

**Senator Gigantès:** You don't know that. You're assuming.

**Senator Tkachuk:** Could I just have a clarification here? Do you speak, Mr. Sinclair, on behalf of the Air Transport Association of Canada?

**Mr. Sinclair:** Today?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Sinclair:** No, sir, I do not. I have retired from that organization as of the end of March, 1994.

**Senator Tkachuk:** You're here as an individual; you're not speaking on their behalf?

**Senator Kirby:** In fairness, he is here to comment on documents filed which he wrote at a time when he was president of the association in the same way we've had all kinds of other witnesses who are now in other jobs in the bureaucracy, for

[Translation]

Si notre proposition de 1989 avait été retenue par Transports Canada, celle qui aurait permis aux transporteurs aériens d'aménager leurs propres aéroports, je pense qu'Air Canada aurait eu une longueur d'avance suffisante même par rapport au moment où... par rapport à la situation dans laquelle ils se trouvaient à la fin de 1991 ou au début de 1992. À ce moment, nous étions toujours au plus profond de la récession. Vous vous rappellerez peut-être les problèmes considérables qu'éprouvaient Air Canada et Canadien dans leurs relations. À ce moment, l'horizon était très incertain... on ne connaissait ni l'ampleur ni la durée de la récession.

Le moment venu de s'engager envers des projets d'immobilisations, on faisait preuve d'une très grande prudence. Parce qu'Air Canada louait environ 85 p. 100 de l'aérogare 2, la compagnie se trouvait dans une situation unique et a agi comme il se devait de son propre chef. L'association n'a plus pris position après le printemps 1992, soit peu de temps après ma dernière lettre au ministre.

**Le président:** Quand avez-vous quitté l'Association du transport aérien du Canada?

**M. Sinclair:** À la fin du mois de mars 1994.

**Le président:** Qui vous succède à ce poste?

**M. Sinclair:** Mon successeur est John Creighton, qui était auparavant avec *First Air*.

**Le président:** Est-ce que M. Creighton, s'il était ici ou qu'on lui demandait — a-t-il été invité? Le conseiller juridique m'apprend qu'il a décliné notre invitation à comparaître.

**M. Nelligan:** Un mot d'explication, si vous le permettez. J'ai parlé à M. Creighton, et il m'a indiqué que, au moment où ces négociations avaient cours, il n'était pas mêlé aux affaires de l'association. Depuis qu'il a succédé à M. Sinclair, l'association n'a pris aucune part aux questions relatives à l'aéroport Pearson. Dans ces circonstances, j'ai convenu avec lui que sa comparution était inutile.

**M. Sinclair:** C'est juste.

**Le président:** Si on l'obligeait à venir témoigner, il ne ferait pas le même témoignage que...

**Le sénateur Gigantès:** Vous n'en savez rien. C'est de la pure spéculation.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je obtenir un éclaircissement? Monsieur Sinclair, parlez-vous au nom de l'Association du transport aérien du Canada?

**M. Sinclair:** Aujourd'hui?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Sinclair:** Non, monsieur. J'ai quitté l'association à la fin du mois de mars 1994.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous êtes ici à titre personnel? Vous ne parlez pas au nom de l'association?

**Le sénateur Kirby:** En toute justice, précisons qu'il est ici pour commenter des documents déposés qu'il a écrits à l'époque où il était président de l'association au même titre que bon nombre d'autres témoins que nous avons entendus et qui occupent

[Text]

example, who were commenting and are no longer in the Department of Transport. We've had —

**Senator Tkachuk:** I didn't ask that question. I understand that. I'm just asking now whether he does. I just want to make it clear.

**Senator Hervieux-Payette:** He is here as another president.

**The Chairman:** It's just helpful to us to have some contemporary testimony. That's all. And anyway, I will —

**Senator Gigantès:** Selected, of course, to suit your views.

**The Chairman:** Of course.

**Senator LeBreton:** Mr. Chair, just before I question this witness, before we conclude today, I want to go back to some evidence this morning on a point of clarification, but I will do it at the end of this witness, if you don't mind, Mr. Chair. It will only take two minutes to do.

Welcome, Mr. Sinclair, and thank you for appearing. I'm just not exactly clear about the make-up of your organization, so I would just like you — I know there is a lot of members in it, but I would like you to tell us a little bit about your organization again, who belongs to it, and what are the objects and purposes of the organization. Like, what is your mandate?

**Mr. Sinclair:** The Air Transport Association of Canada is an industry association whose members are primarily aviation operators in Canada. The term "aviation operators" includes the national airlines, Air Canada and Canadian; all the regional airlines in Canada, such as Air Nova or Canadian Regional, those kinds of airlines. It includes many other independent airlines such as Bearskin Airlines, that kind of operator. It includes various specialty operators who do crop spraying or agricultural work. It also during my time included some 30-odd helicopter operators throughout Canada.

It also included a substantial general aviation category primarily made up of 40-odd flying clubs across Canada who engage not only in flying training but also charter work. There were approximately 110 to 120 operator members in the latter part of my tenure there.

There was also another class of membership which we called associate members, who were those companies who provided goods and services to the commercial aviation industry. It was a diverse group, including the major manufacturers such as Boeing Aircraft Company, Airbus, McDonald Douglas, and included various insurance agencies, companies that were active in the aviation industry. It included various consulting firms who did aviation work. They numbered about 100 members.

[Traduction]

maintenant d'autres postes au sein de l'appareil. Certains, par exemple, formulaient des commentaires même s'ils n'appartenaient plus au ministère des Transports. Nous avons eu...

**Le sénateur Tkachuk:** Ce n'est pas ce que je demande. Je comprends cela. Tout ce que je veux savoir, c'est s'il parle au nom de l'association. Je veux établir clairement ce point.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il est ici en sa qualité d'ex-président.

**Le président:** Il serait simplement utile d'entendre un témoignage contemporain. C'est tout. Quoi qu'il en soit, je vais...

**Le sénateur Gigantès:** Choisi, bien entendu, pour servir vos fins.

**Le président:** Bien entendu.

**Le sénateur LeBreton:** Monsieur le président, avant de poser des questions au témoin, et avant que nous ne suspendions nos travaux, j'aimerais poser une question d'éclaircissement à propos d'un témoignage entendu ce matin, mais avec votre permission, monsieur le président, je le ferai lorsque le témoin aura terminé. Cela ne prendra qu'une minute ou deux.

Bienvenue, monsieur Sinclair, et merci de votre comparution. Je ne comprends pas bien la composition de votre organisation. C'est pourquoi j'aimerais que vous (je sais que l'association compte de nombreux membres) mais j'aimerais que vous nous en disiez un peu plus à propos de votre organisation, qui sont ses membres et quels sont ses objectifs et buts. Par exemple, quel est votre mandat?

**M. Sinclair:** L'Association du transport aérien du Canada est une association industrielle dont les membres se composent principalement d'exploitants de lignes aériennes au Canada. Par «exploitants de lignes aériennes», on entend les lignes aériennes nationales, soit Air Canada et Canadien, toutes les lignes aériennes régionales du Canada, par exemple Air Nova ou Canadien Régional, bon nombre d'autres lignes aériennes indépendantes, par exemple *Bearskin Airlines*. On y retrouve aussi divers exploitants spécialisés qui s'adonnent à la pulvérisation agricole ou à des travaux agricoles. À l'époque où j'étais en poste, l'association comprenait également quelque 30 exploitants de services de transport par hélicoptère répartis partout au Canada.

L'association compte également une importante catégorie liée aux activités aériennes générales, composée principalement d'environ 40 aéroclubs du Canada qui, en plus de former des pilotes, offrent des services d'affrètement. Dans les derniers moments de mon mandat, l'association comptait environ de 110 à 120 exploitants membres.

Il y a aussi une autre catégorie de membres, que nous appelons les membres associés, c'est-à-dire les sociétés qui fournissent des biens et des services à l'industrie du transport aérien à vocation commerciale. Il s'agit d'un groupe composite, qui comprend les grands manufacturiers comme *Boeing Aircraft Company*, Airbus, McDonald Douglas, et diverses compagnies d'assurance, compagnies qui jouent un rôle actif dans le domaine de l'aviation. On y retrouvait aussi divers cabinets d'experts-conseils effectuant des travaux dans le secteur. L'association comptait environ 100 membres associés.

## [Texte]

We represented virtually all of the commercial aviation interests in Canada with the exception of those who were represented by the Canadian Business Aircraft Association, which is the corporate aircraft association in Canada, and we did not represent those individuals who were members of the Canadian Owners and Pilots Association, which in essence is private aviation in Canada.

The work of the association was primarily professional technical in nature, in areas such as flight operations, aircraft engineering and maintenance, airport operations, air traffic control operations. We also engaged in the other kinds of activities of a more economic nature that industry associations do get themselves involved in such as tax work, various things of that nature. We described ourselves as a professional technical group.

We were probably the prime group that Transport Canada consulted with in terms of aviation activities of various kinds. I like to think we enjoyed a cooperative relationship with Transport Canada during that time. We certainly did during the runway project which I indicated before we held up as a model of good and solid industry-government consultation during a — which was a fairly difficult issue. We did the same thing with respect to the expansion of runways at Vancouver International Airport. We consulted with Transport Canada, and they have sought our advice on various issues with respect to what I would call technical and professional aviation in Canada.

We did not regard ourselves as a confrontation body. We regarded ourselves as professional technical group that was interested and committed to aviation safety and the efficiency of various aviation operations.

**Senator LeBreton:** That's a rather large and all-encompassing body. How many staff did you have in your organization?

**Mr. Sinclair:** About 15.

**Senator LeBreton:** Fifteen?

**Mr. Sinclair:** Fifteen.

**Senator LeBreton:** And all of these organizations that you've listed, what would normally happen? Would there be one person designated from each of these various organizations that, like, you had on the mailing list, or how did you communicate to your membership? It's a rather large and all-encompassing membership. How would you have communicated to them?

**Mr. Sinclair:** By several means. Yes, there was one designated official representative who would sometimes act as a conduit on very high-level matters, but we also had, as many trade associations do, a whole series of committees set up on various technical subject matters, and that we would recruit various representatives from our membership to participate in those committees in response to their own interest in the subject matters. And there was perhaps, I don't know, somewhere

## [Translation]

Nous représentions à peu près tout le secteur de l'aviation commerciale au Canada, à l'exception des personnes représentées par la *Canadian Business Aircraft Association*, association professionnelle des utilisateurs d'avion privé du Canada. Nous ne représentions pas non plus les membres de la *Canadian Owners and Pilots Association*, qui s'occupe essentiellement d'aviation privée au Canada.

Le travail de l'association était essentiellement de nature professionnelle et technique, dans les domaines des opérations aériennes, du génie et de l'entretien des aéronefs, des opérations aéroportuaires et des opérations liées au contrôle de la circulation aérienne. Nous nous adonnions également aux autres activités à caractère plus économique habituellement menées par des associations industrielles, notamment dans le domaine de la fiscalité, diverses choses de ce genre. Nous nous décrivions comme un groupe technique professionnel.

Nous étions probablement le premier groupe auquel Transports Canada s'adressait en ce qui touche les activités aériennes de diverses natures. Je me plais à croire qu'à cette époque nous avons entretenu avec Transports Canada des liens marqués au sceau de la coopération. C'est certainement ce qui s'est produit à l'époque du projet relatif aux pistes, que, comme je l'ai déjà indiqué, nous tenons pour un modèle de consultation efficace et solide entre une industrie et le gouvernement à une époque... il s'agissait d'un problème relativement épineux. Nous avons fait la même chose à propos de l'augmentation de la capacité des pistes à l'aéroport international de Vancouver. Nous avons mené des consultations auprès de Transports Canada, et le ministère a sollicité notre point de vue à l'égard de diverses questions liées à ce que j'appellerais l'aviation technique et professionnelle au Canada.

Nous ne nous considérions pas comme un organisme axé sur la confrontation. Nous nous considérions comme un groupe technique professionnel voué à la sécurité aérienne et à l'efficacité des diverses opérations aériennes et intéressé par ces questions.

**Le sénateur LeBreton:** Il s'agit d'un organisme plutôt considérable et polyvalent. Combien d'employés votre organisation avait-elle à son service?

**M. Sinclair:** Environ 15.

**Le sénateur LeBreton:** Quinze?

**M. Sinclair:** Quinze.

**Le sénateur LeBreton:** Et, parmi toutes les organisations que vous avez énumérées, que se produisait-il normalement? Une personne de ces diverses organisations figurait-elle sur, disons, votre liste d'envois postaux... ou comment communiquiez-vous avec vos membres? Il s'agit d'une association plutôt importante et polyvalente. Comment communiquiez-vous avec vos membres?

**M. Sinclair:** Par quelques moyens. Oui, il y avait un représentant officiel désigné qui, parfois, agissait comme courroie de transmission à l'égard des questions à profil très élevé, mais nous avions aussi, comme beaucoup d'associations professionnelles, toute une série de comités chargés de diverses questions techniques, et divers représentants de nos membres étaient recrutés pour participer à ces comités, suivant leurs propres intérêts. Nous avions peut-être, je ne sais pas, environ une



[Text]

around 30-odd different committees of the membership, and we would tend to pull specialists from our membership to assist on whatever issues might come up in whatever of the areas they were interested in, but primarily in the professional technical area.

**Senator LeBreton:** How large is your board of directors?

**Mr. Sinclair:** The board of directors was approximately 15 people, I believe.

**Senator LeBreton:** As opposed to the 15 staffers? There were two different groups?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator LeBreton:** Did the board of directors represent the major elements of your association?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator LeBreton:** Did you have a member from Air Canada and one from Canadian?

**Mr. Sinclair:** Yes. The membership on the board of directors was divided up into what you might describe as industry segments. Because Air Canada and Canadian were such a large portion of our membership, we made sure that there was an Air Canada and Canadian representative on the board. There were, as you know, many regional airlines in Canada, and I believe there were five spots reserved on the board for regional representation. We had a substantial representation in terms of numbers of members from the general aviation community, and there were three positions on the board reserved for that category. We had a substantial helicopter operator membership, and there were two positions on the board reserved for them. We made provision on the board for a representative from our associate members, who was a participating but a non-voting member of the board.

**Senator LeBreton:** Of course there are many organizations in Canada like yours. I'm on another committee where we have organizations representing the industry, like yours, of course, does. Would you consider your particular organization as a lobbyist organization? Not in the terms of unfortunately the lobbyist organization is unfortunately tagged as, because they're not like that at all, but would you consider yourself a lobbyist organization?

**Mr. Sinclair:** It all depends on your definition of "lobbyist". The short answer to the question, yeah, probably, in that the industry association was put there to advance the interests of the industry, and in that respect, yes, you qualify as a lobby. I don't quarrel with that.

I like to think that we were a very responsible industry organization because Transport Canada on many occasions sought our views on particular initiatives, consulted with us before they came down with regulations. I think we were able to make a valid contribution, a professional technical contribution to aviation safety, which we are committed to.

[Traduction]

trentaine de comités différents composés de membres, et nous avons tendance à faire appel aux spécialistes membres de l'association pour nous aider à faire face aux questions qui se présentaient, selon leur champ d'intérêt, mais principalement dans le domaine technique professionnel.

**Le sénateur LeBreton:** Combien de personnes siègent au conseil d'administration?

**M. Sinclair:** Environ une quinzaine, je crois.

**Le sénateur LeBreton:** Par opposition aux 15 employés? C'était deux groupes différents?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Le conseil d'administration représentait-il les principales composantes de votre association?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Aviez-vous des administrateurs provenant d'Air Canada et de Canadien?

**M. Sinclair:** Oui. La composition du conseil d'administration était établie en fonction de ce qu'on pourrait appeler les segments industriels. Parce qu'Air Canada et Canadien représentaient une partie si importante de nos membres, nous veillions à ce que les deux compagnies soient représentées au sein du conseil d'administration. Il y avait, comme vous le savez, de nombreuses lignes aériennes régionales au Canada, et je crois que cinq sièges étaient réservés à leurs représentants. En nombre, l'industrie aérienne générale bénéficiait d'une représentation substantielle, et trois sièges étaient réservés à ce secteur. De nombreux exploitants d'hélicoptères figuraient parmi nos membres, de sorte que deux sièges leur étaient réservés. Les membres associés avaient un représentant au sein du conseil d'administration. Ces derniers participaient au débat, mais n'avaient pas le droit de vote.

**Le sénateur LeBreton:** Bien entendu, le Canada compte de nombreuses organisations comme la vôtre. Je siège à un autre comité où nous accueillons des organisations qui, comme la vôtre, bien entendu, représentent l'industrie. Diriez-vous que votre organisation constituait un groupe de pression? Je connais l'étiquette qu'on accole à ces groupes, ce qui est malheureux puisqu'ils ne sont pas tous ainsi, mais diriez-vous que votre organisation constitue un groupe de pression?

**M. Sinclair:** Tout dépend de la définition que vous donnez à l'expression. Pour répondre en un mot à votre question, je dirais que, oui, probablement, en ce sens que l'association industrielle a été créée pour défendre les intérêts de l'industrie, et, à cet égard, oui, elle se définit comme un groupe de pression. Je ne le contesterai pas.

Je me plais à croire que nous constituons une organisation industrielle très responsable parce que, à de nombreuses reprises, Transports Canada a sollicité nos vues à propos d'initiatives particulières, et nous a consultés avant d'édicter des règlements. Je pense que nous avons été en mesure d'apporter une contribution valable, une contribution technique professionnelle dans le domaine de la sécurité aérienne, qui nous est chère.

*[Texte]*

So in that respect, I don't like the term "lobbyist" where it goes — where it's married with aviation safety, because I don't think it fits. Where we were dealing with more commercial interests, yes, you could characterize us as a lobby group. I don't think there is any doubt about that. We made representations to government in the same way as any other industry association would on economic issues.

But on technical issues and aviation safety issues, I think we were more a repository of good technical knowledge, more on the how to do something logically as opposed to what it is that should be done. Transport Canada would come up with the problem or the what, and we worked through as to whether — you know, identification of whether there really was a problem. If there was a problem, how would we logically address it.

And our consultation, I think our value to Transport Canada was in how could you logically address a particular problem in a way that made sense and did not put unfortunate burdens on an industry which has had its own share of burdens.

**Senator LeBreton:** Have you ever had to register as lobbyists?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator LeBreton:** Are you still registered, your association, as lobbyists?

**Mr. Sinclair:** Yes. I'm no longer with the association. I am not personally registered with a lobbyist, nor do I conduct any lobbying activity. But yes, the association is registered in accordance with the law.

**Senator LeBreton:** In your work around the country, and in appearances representing the industry, how does your organization authorize public appearances by folks such as yourself?

**Mr. Sinclair:** There is no authorization process. As president and chief executive officer of the organization, I was responsible to the board of directors for my actions and accountable to them for them. I believe I had the confidence of the board because they allowed me a significant amount of latitude in what I could do on my own initiative. Where I thought it was appropriate, I would consult the board on major issues. Issues that the board had a particular concern with, they would instruct me at regular meetings of the board of directors.

**Senator LeBreton:** Yes. Just from reading the mountain of material we've had on all of the matters, I got a sense from the correspondence, and you can correct me if I'm wrong, but I got the sense that your organization wants airport construction either to be undertaken by the Government of Canada or through airlines or groups of airlines. Is this a correct assumption?

*[Translation]*

À cet égard, je n'aime pas l'expression «groupe de pression» dans le contexte... là où on l'accole à la notion de sécurité aérienne parce que je ne vois pas de correspondance entre les deux. Lorsque nous nous occupons d'intérêts à caractère plus commercial, oui, on pourrait dire que nous constituons un groupe de pression. Je pense que cela ne fait aucun doute. À l'égard d'enjeux économiques, nous exerçons des pressions sur le gouvernement au même titre que toutes les autres associations industrielles.

Mais à l'égard des questions techniques et de la sécurité aérienne, je pense que nous sommes plutôt les dépositaires de connaissances techniques valables, axées sur la façon de faire les choses de façon logique plutôt que sur ce qui devrait être fait. Transports Canada nous soumettait un problème, ou je ne sais quoi, et nous travaillions pour déterminer... vous savez, définir s'il s'agissait bel et bien d'un problème. Le cas échéant, nous tentions de déterminer le moyen de le régler de façon logique.

Et je crois que nos consultations étaient précieuses pour Transports Canada en ce sens que nous déterminions le moyen de régler un problème donné de façon logique et sensée, sans faire penser un fardeau indu sur une industrie qui, à cet égard, avait plus que sa part de fardeau.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous jamais été enregistrés à titre d'association de lobbyists?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Êtes-vous toujours enregistrés à titre d'association de lobbyists?

**M. Sinclair:** Oui. Je ne suis plus membre de l'association. À titre personnel, je ne suis pas enregistré à titre de lobbyiste, et je n'ai aucune activité de lobbyiste. Mais, oui, l'association est enregistrée conformément à la loi.

**Le sénateur LeBreton:** Vous avez travaillé dans tout le pays et avez pris la parole en divers endroits pour représenter l'industrie. Comment l'organisation autorise-t-elle les apparitions publiques de personnes telles que vous?

**M. Sinclair:** Il n'y a pas de mécanisme d'autorisation. En ma qualité de président-directeur général de l'organisation, j'étais comptable de mes actions au conseil d'administration. Je crois que je bénéficiais de la confiance du conseil parce qu'il m'accordait une marge de manoeuvre considérable quant à ce que je pouvais faire de mon propre chef. Lorsque cela me paraissait approprié, je consultais le conseil à propos des grands enjeux. Lorsque le conseil avait des préoccupations particulières à l'égard de certains enjeux, il m'en informait à l'occasion de ses réunions régulières.

**Le sénateur LeBreton:** À la lecture de la montagne de documents que nous avons reçus sur toutes ces questions, j'ai eu l'impression, à la lecture de la correspondance (et vous me corrigerez si j'ai tort), mais j'ai eu l'impression que votre organisation souhaite que l'aménagement des aéroports relève ou bien du gouvernement du Canada, ou bien des compagnies aériennes ou des regroupements de compagnies aériennes. Est-ce juste?

[Text]

**Mr. Sinclair:** Not quite as you phrase it. If I might just talk about runway development for the moment, our first priority was to have government do it in the traditional way. As we got to the late '80s and the very early '90s, governments, like so many other organizations, were having difficulty raising capital money. At that time, we put forth various initiatives with respect to the runway project where the industry would undertake to form a consortium to finance the runway development as it was needed and would develop the project, obtain the financing, manage the project, and work with Transport Canada in however this was going to be operated from that point on, even to the point of contracting the operation of the runways back to Transport Canada as an option.

The reason for that was the very high priority that we placed on runway development, particularly at Pearson. So yes, where we were convinced that there was a pressing need to do something, the industry was prepared to marshal its own resources and efforts in order to assist a project to come about.

**Senator Tkachuk:** Supplementary, Mr. Chairman. In relation to the private/public, because I think Senator Kirby asked a question regarding a statement that you made that the association was concerned private developers would be passing on extra costs to the airlines.

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**Senator Tkachuk:** Sorts of two points to my question. So take, for example, an airport that's losing money, like Mirabel. The airline — the Government of Canada subsidizes that, does it not?

**Mr. Sinclair:** No, sir, it does not.

**Senator Tkachuk:** Who subsidizes it, then?

**Mr. Sinclair:** The airport at Mirabel was part of a group of five airports which were turned over to local airport authorities. In the case of Mirabel —

**Senator Tkachuk:** That's presently; right?

**Mr. Sinclair:** That's presently.

**Senator Tkachuk:** Dorval, all of those.

**Mr. Sinclair:** That was done in 1992.

**Senator Tkachuk:** Yes. But if an airport is losing money, whether you include it in the airport authority or not, which the lease was given to the Government of Canada, to get a return of what they had before, which in the case of Mirabel wasn't very much. But if an airport is losing money, which some airports do, then would you say that the taxpayers subsidize the airlines?

[Traduction]

**M. Sinclair:** Pas exactement de la façon dont vous le dites. Si je puis revenir sur l'aménagement des pistes pendant un moment, notre priorité était de faire en sorte que le gouvernement agisse de la façon habituelle. Vers la fin des années 1980 et au tout début des années 1990, les gouvernements, comme tant d'autres organisations, ont éprouvé de la difficulté à lever des capitaux. À l'époque, nous avons mis sur pied diverses initiatives touchant le projet d'aménagement des pistes, initiatives en vertu desquelles l'industrie formerait un conglomerat qui financerait l'aménagement des pistes, conformément aux besoins, et élaborerait et gérerait le projet, obtiendrait le financement et travaillerait avec Transports Canada, peu importe la façon dont les activités seraient menées à partir de ce moment, au point même où nous envisagions de rendre à Transports Canada, par contrat, l'exploitation des pistes.

Cela s'explique par le fait que nous avions fait de l'aménagement des pistes la priorité, particulièrement à l'aéroport Pearson. Donc, oui, nous étions convaincus de la nécessité de faire quelque chose, et l'industrie était disposée à monopoliser ses ressources et ses efforts afin de contribuer à la réalisation d'un projet.

**Le sénateur Tkachuk:** Une question supplémentaire, monsieur le président. Ma question a trait au secteur privé par rapport au secteur public parce que le sénateur Kirby, il me semble, a posé une question à propos d'une de vos déclarations selon laquelle l'association craignait que les promoteurs privés n'obligent les compagnies aériennes à assumer des coûts supplémentaires.

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Ma question a en quelque sorte deux volets. Prenons, par exemple, un aéroport déficitaire, comme Mirabel. La compagnie aérienne... le gouvernement du Canada subventionne cet aéroport, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, le gouvernement ne subventionne pas cet aéroport.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas, qui le subventionne?

**M. Sinclair:** L'aéroport de Mirabel faisait partie d'un groupe de cinq aéroports cédés à des administrations aéroportuaires locales. En ce qui concerne Mirabel...

**Le sénateur Tkachuk:** Nous parlons d'aujourd'hui, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Nous parlons d'aujourd'hui.

**Le sénateur Tkachuk:** Dorval, et tous les autres.

**M. Sinclair:** Cela a été fait en 1992.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. Mais si un aéroport est déficitaire, qu'il soit chapeauté par une administration aéroportuaire ou non... le loyer a été accordé au gouvernement du Canada pour permettre à ce dernier d'obtenir un rendement comparable à celui qu'il avait auparavant, ce qui, pour Mirabel, n'est pas beaucoup. Mais si un aéroport perd de l'argent, comme c'est le cas pour certains aéroports, ne diriez-vous pas que ce sont les contribuables qui subventionnent les compagnies aériennes?



[Texte]

**Mr. Sinclair:** Not necessarily. Depending upon how much use was made of an airport. As you go down in airport size, there is no way that some airports can ever break even. Get down to some of the smaller airports, there is no way they can break even. So if you wish to have airline service into those locations, then there may be occasion when some subsidy from the Crown into the operation of that airport is acceptable. That is not at issue. But if you try to make some very small airports totally financially self-sufficient, you would probably drive the service away, because it could not be afforded.

**Senator Tkachuk:** So the airlines would not want to, say, operate/own the terminal in Saskatoon?

**Mr. Sinclair:** Probably not. But, you know, when you get down to an operation the size of Saskatoon, under the right circumstances, that may be big enough to sustain an airline consortium running the terminal building, if you wish to do that.

The concern of Transport Canada, and it is a legitimate concern, is that the airline community may freeze out other competitors. That's an appropriate concern for Transport Canada, so they have to have some participation in the process to ensure that that kind of thing does not happen.

**Senator Tkachuk:** So in other words, the airline industry would like to own the terminals that would make money but wouldn't be that interested in the airports where they may not make money?

**Mr. Sinclair:** I think it could be a fair statement.

**Senator Tkachuk:** It is a fair statement. Why would you go to an airport that loses money?

**Mr. Sinclair:** It depends on your costs of providing the service, senator.

**Senator Tkachuk:** Let's go back to the private developer at Terminal 1. Just so I understand the airlines' logic here —

**Senator Gigantès:** Terminal 1 or Terminal 3?

**Senator Tkachuk:** Terminal 1, Terminal 2, Terminal 3, doesn't matter. If an airline builds or refurbishes or leases a terminal — let us say "a" terminal; right? — it could either co-mingle that with its own company, the airline company, or have a separate entity; right?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator Tkachuk:** It would require return on its investment.

**Mr. Sinclair:** It would.

**Senator Tkachuk:** Or would it run like a non-profit and break even for the benefit of the Canadian people, or would the shareholders of Air Canada demand that that equity that's

[Translation]

**M. Sinclair:** Pas nécessairement. Tout dépend de l'achalandage à un aéroport. Plus la taille de l'aéroport est réduite, et moins il y a de chance qu'il fasse ses frais. Quant aux plus petits aéroports, ils n'ont absolument aucun moyen de faire leurs frais. Si on souhaite que des services aériens soient offerts à ces endroits, il est peut-être acceptable que la Couronne subventionne l'exploitation des aéroports concernés. Cela n'est pas un problème. Mais si on tente de faire en sorte que de très petits aéroports soient totalement autosuffisants sur le plan financier, on ne réussira probablement qu'à supprimer le service, parce que c'est impossible.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, les compagnies aériennes ne voudraient pas exploiter l'aérogare de Saskatoon, disons, ni en être propriétaires?

**M. Sinclair:** Probablement pas. Mais, vous savez, des installations de la taille de celles de Saskatoon pourraient peut-être, dans des circonstances favorables, être suffisamment importantes pour qu'un conglomérat de compagnies aériennes exploite l'aérogare, à supposer qu'on le veuille.

La préoccupation de Transports Canada (et il s'agit d'une préoccupation légitime), c'est que les compagnies aériennes pourraient fermer la porte à d'autres concurrents. Pour Transports Canada, il s'agit d'une préoccupation appropriée. Voilà pourquoi le ministère doit prendre part au processus pour éviter que ce genre de chose ne se produise.

**Le sénateur Tkachuk:** En d'autres termes, l'industrie aérienne aimerait être propriétaire des aérogares qui génèrent des revenus, mais ne serait pas intéressée par les aéroports déficitaires?

**M. Sinclair:** Je pense qu'il s'agit d'une affirmation juste.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est une affirmation juste. Pourquoi s'intéresser à un aéroport déficitaire?

**M. Sinclair:** Tout dépend des coûts qu'entraîne la prestation des services, sénateur.

**Le sénateur Tkachuk:** Revenons au promoteur privé à l'oeuvre à l'aérogare 1. Ici, j'essaie simplement de comprendre la logique des compagnies aériennes...

**Le sénateur Gigantès:** L'aérogare 1 ou l'aérogare 3?

**Le sénateur Tkachuk:** L'aérogare 1, l'aérogare 2, l'aérogare 3, cela n'a aucune importance. Si une compagnie aérienne construit, remet à niveau ou loue une aérogare (disons «une» aérogare, d'accord?), elle pourrait l'amalgamer à ses propres activités de compagnie aérienne ou en faire une entité distincte, n'est-ce pas?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour ce faire, ses investissements devront lui procurer un certain rendement.

**M. Sinclair:** C'est vrai.

**Le sénateur Tkachuk:** Ou alors elle agirait comme une société sans but lucratif et ferait ses frais au profit des Canadiens... les actionnaires d'Air Canada n'exigeraient-ils pas plutôt que les

[Text]

plugged into Terminal 1 or 2 or 3 get a return on its investment? Wouldn't the shareholder demand that?

**Mr. Sinclair:** No, sir, I don't think so.

**Senator Tkachuk:** You mean I as an Air Canada shareholder wouldn't demand that? I don't think so.

**Mr. Sinclair:** No, no. You leap ahead before you let me answer. The operation of a terminal by an airline could be roughly the equivalent of operating a maintenance base. It's just one more adjunct in the necessary production process to deliver to the consumer the transportation he requires from Point A to Point B. So whether or not they do it by a separate subsidiary corporation or whatever, it all gets melded up into a consolidated picture.

So I think the operation of a terminal is not a profit centre, so to speak, but one in which, if they are going to levy charges, they would break even and take their corporate profit wherever.

**Senator Tkachuk:** I don't get it. You cannot break even and take your corporate profit wherever.

**Mr. Sinclair:** Senator, it's just like owning a wholly owned subsidiary that is part of your manufacturing process. The operation of an airline terminal is nothing more than one stage in the production process of delivering transportation to a passenger. No different than operating a maintenance base, no different than any other aspect of an airline's operation, in my opinion.

**Senator Tkachuk:** If you operate a maintenance base, is it true that in some airlines, they may have other airlines get fixed — other airplanes maybe get fixed there?

**Mr. Sinclair:** Yes, sir.

**Senator Tkachuk:** Would they fix those other airplanes at a loss?

**Mr. Sinclair:** No.

**Senator Tkachuk:** Would they try and make a little profit?

**Mr. Sinclair:** Certainly.

**Senator Tkachuk:** They wouldn't break even.

**Mr. Sinclair:** They would attempt to make it a reasonably profitable entity. Otherwise, why continue it?

**Senator Tkachuk:** Exactly. So let's go back to the Terminal 1. See, I don't like the inference that because a developer is — because it's a private individual, that there is — I mean, there is a return on the investment, and the airline, the equity that the airline would be putting in, the shareholders would demand the same thing, that there be a return on investment. So I'm trying to figure out why it would cost more. I mean, we've been told by Air Canada yesterday that they pay about the same as the rest of the world.

[Traduction]

capitaux investis dans les aéroports 1, 2 ou 3 leur procurent un certain rendement? N'est-ce pas plutôt ce qu'exigeraient les actionnaires?

**M. Sinclair:** Non, monsieur, je ne pense pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous voulez dire que, en tant qu'actionnaire d'Air Canada, ce n'est pas ce que j'exigerais? J'en doute.

**M. Sinclair:** Non, non. Vous ne m'avez pas laissé terminer. L'exploitation d'un aéroport par une compagnie aérienne équivaudrait à peu près à l'exploitation d'une base de maintenance. Dans ce cas, il s'agit simplement d'un maillon de plus à la chaîne de production nécessaire pour permettre aux consommateurs de services de transport de passer d'un point A à un point B. Que la compagnie choisisse de former une filiale distincte ou qu'elle opte pour une autre formule, au bout du compte, tout se confond.

Donc, je pense que l'exploitation d'un aéroport ne vise pas la réalisation de profits, si je puis m'exprimer ainsi. En vertu d'une telle exploitation, les compagnies aériennes, pour peu qu'on les autorise à prélever des droits, pourraient faire leurs frais et réaliser des profits ailleurs.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne comprends pas. On ne peut faire ses frais et tirer ses profits ailleurs.

**M. Sinclair:** Sénateur, c'est comme posséder une filiale qui s'inscrit dans votre procédé de fabrication. Pour une compagnie aérienne, l'exploitation d'un aéroport n'est rien de plus qu'une étape du procédé de production grâce auquel on peut transporter des passagers. À mon avis, c'est comme exploiter une base de maintenance et comme tous les autres aspects des activités d'une compagnie aérienne.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-il possible que les compagnies aériennes qui exploitent leur propre base de maintenance réparent d'autres compagnies aériennes... je veux dire d'autres avions que les leurs?

**M. Sinclair:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Répareraient-elles ces autres avions à perte?

**M. Sinclair:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Essaieraient-elles de réaliser de petits profits?

**M. Sinclair:** Certainement.

**Le sénateur Tkachuk:** Elles ne feraient pas leurs frais.

**M. Sinclair:** Elles tenteraient de rendre l'entreprise raisonnablement rentable. Sinon, à quoi bon continuer?

**Le sénateur Tkachuk:** Exactement. Revenons donc à l'aéroport 1. Voyez-vous, je n'aime pas l'insinuation selon laquelle le simple fait qu'un promoteur est (parce qu'il s'agit d'une personne privée), qu'il y a... je veux dire, il y a un rendement sur l'investissement, et la compagnie aérienne, les capitaux propres que la compagnie aérienne investirait, les actionnaires demanderaient la même chose, c'est-à-dire un rendement sur leur investissement. J'essaie donc de comprendre pourquoi il en coûterait plus. Hier, les représentants d'Air Canada nous ont

[Texte]

**Mr. Sinclair:** It's simple arithmetic. If you're going to introduce a profit factor into the operation of a terminal, then you're going to add to the cost. If you're going to introduce a guaranteed return on assets, you're going to introduce another cost element to the consumer down the line.

**Senator Tkachuk:** Well, I think that if Air Canada came in here and told Transport Canada that they would operate a terminal as a benevolent society, Transport Canada would be foolish not taking them up on it. But I don't think they'll do that.

**Mr. Sinclair:** Senator, if Air Canada came in and said to Transport Canada, "We will operate Terminal 2," and Transport Canada said, "Yes," my opinion is that Air Canada would leap at that opportunity.

**Senator Tkachuk:** Because they'd have a monopoly on Terminal 2, then. They might gouge other airlines.

**Senator Jessiman:** But there is more than just —

**Mr. Sinclair:** There is options. That's why you need a countervail in the form of a publicly operated or independent-operated Terminal 1. It's in an airline's interest to try and minimize its costs. Many airlines believe that by operating their own terminals, they can minimize costs over and above somebody else operating them at a guaranteed rate of return. It's simple arithmetic. That's why they do it in the United States. That's why they do it in other parts of the world. When there is sufficient volume to do so.

**Senator Tkachuk:** I'm not saying they do or don't or it's bad or isn't. I'm just saying they will make an — attempt to make a profit and a return on equity because their shareholders demand it. That's all I'm saying.

**Mr. Sinclair:** They will attempt to make a return on equity to their shareholders, yes, wherever it may be. Their greatest interests in managing a terminal is to reduce their cost of operating at that terminal.

**Senator Tkachuk:** Their own self-interest. Sorry.

**Senator Gigantès:** On a small point that has nothing to do with the issue, it's a personal point of comfort. Every day I've been here I've had a search light in my eyes. It hurts me.

**Senator Lynch-Staunton:** Change chairs. Go sit over there.

**Senator Gigantès:** They changed it yesterday, and then — no, no.

**Senator Lynch-Staunton:** Sit on the side of reason.

**Senator Gigantès:** I don't want anybody on TV to look and think that I belong to your party.

[Translation]

appris que la compagnie paie des montants comparables à ce qu'on trouve partout ailleurs.

**M. Sinclair:** Il s'agit d'une simple question d'arithmétique. En assortissant l'exploitation d'une aérogare d'un facteur de profit, on ajoute aux coûts. Si on introduit un rendement garanti sur les actifs, on refile d'autres coûts aux consommateurs, à l'autre bout du spectre.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, si Air Canada se présentait ici et déclarait à Transports Canada que la compagnie accepterait d'exploiter une aérogare à titre bénévole, je crois que le ministère serait bien mal avisé de ne pas la prendre au mot. Mais je doute qu'elle le fasse.

**M. Sinclair:** Sénateur, si Air Canada faisait part à Transports Canada de son intention d'exploiter l'aérogare 2 et que Transports Canada se disait d'accord, je suis d'avis qu'Air Canada sauterait sur l'occasion.

**Le sénateur Tkachuk:** Parce que, dans ce cas, la compagnie exercerait un monopole sur l'aérogare 2. Elle en profiterait peut-être pour saigner à blanc les autres compagnies.

**Le sénateur Jessiman:** Mais il y a plus que le simple fait de...

**M. Sinclair:** Il y a des options. C'est pourquoi on a besoin d'un contrepoids prenant la forme d'une aérogare 1 exploitée par l'État ou par une entreprise indépendante. Les compagnies aériennes ont intérêt à réduire les coûts au minimum. Bon nombre de compagnies aériennes croient que, en exploitant leurs propres aérogares, elles pourraient réduire leurs coûts davantage que si quelqu'un d'autre les exploite à un taux de rendement garanti. C'est une simple question d'arithmétique. C'est pourquoi on le fait aux États-Unis. C'est pourquoi on le fait dans d'autres régions du monde. À condition que le volume le permette.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne dis pas qu'elles le font ou qu'elles ne le font pas, ni que c'est bon ou mauvais. Tout ce que je dis, c'est qu'elles feront un... elles tenteront de réaliser des profits et d'obtenir un rendement sur leurs capitaux parce que leurs actionnaires l'exigent. C'est tout ce que je dis.

**M. Sinclair:** Oui, elles tenteront de procurer un rendement à leurs investisseurs, quel qu'il soit. En ce qui concerne la gestion d'une aérogare, leur principal intérêt a trait à la réduction des coûts qu'entraîne l'exploitation d'une aérogare.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agit de leur propre intérêt. Je m'excuse.

**Le sénateur Gigantès:** Un petit point de détail qui n'a rien à voir avec la question débattue. Il s'agit de mon confort personnel. Chaque jour, j'ai un projecteur dans les yeux. Il me fait mal.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Changez de place. Allez vous asseoir là-bas.

**Le sénateur Gigantès:** On l'a déplacé hier, et puis... non, non.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Venez vous asseoir du côté de la raison.

**Le sénateur Gigantès:** Je ne voudrais surtout pas qu'un téléspectateur pense que j'appartiens à votre parti.



*[Text]*

**Senator LeBreton:** We wouldn't either.

**Senator Gigantès:** There you are. We are in unanimous agreement. Could we see if the lights could be so fixed that we don't have to wear glasses to sit here? You don't have a light in your eyes, Mr. Chairman. They don't have a light in their eyes.

**Senator LeBreton:** I do. That one right there.

**Senator Gigantès:** You're not looking that way.

**Senator LeBreton:** I'm looking that way all the time.

**Senator Tkachuk:** It may be a problem, and there are lights everywhere, senator, but I think if you sat over there, you probably wouldn't have that light.

**Senator Lynch-Staunton:** Maybe in the next room.

**Senator Tkachuk:** We're surrounded.

**The Chairman:** Senator, your point is very well taken, and I will devote all of my time to getting it fixed.

**Senator Gigantès:** I am so grateful to you, sir. I thought, with your well known generosity and gentlemanliness, you would do no less than answer as you did.

**The Chairman:** Thank you.

**Senator LeBreton:** I have not finished yet. I had one more question. I was going to facetiously suggest that if you're going to do that, maybe we could get cool bulbs too, if we're going to get that ridiculous.

I have one last question, Mr. Sinclair, and I will refer to a letter. It's Document 00224. It's dated September 20, 1991. It's written by yourself to Huguette Labelle, then Deputy Minister of Transport, signed Gordon. Have you got the letter, Mr. Sinclair?

**Senator Hervieux-Payette:** We don't have it.

**Senator Kirby:** Is it one of the ones I referred to?

**Senator LeBreton:** No, it's not.

**Senator Hervieux-Payette:** May we have a copy of it?

**Senator LeBreton:** It's in the package.

**Senator Lynch-Staunton:** They don't have it. It came through normal channels.

**Senator LeBreton:** I actually have an extra copy.

**Senator Kirby:** Just as a matter of comment, we have generally — I'm not complaining about it. We've gone out of our way trying to try to do that.

**Senator LeBreton:** You have considerably more staff than I do.

**Senator Kirby:** I don't think that's true. I think all senators are the same. Anyway, doesn't matter.

*[Traduction]*

**Le sénateur LeBreton:** Nous non plus.

**Le sénateur Gigantès:** Voilà. Nous sommes tous d'accord. Pourrait-on faire en sorte que les lumières soient rangées de façon à ce que nous n'ayons pas besoin de lunettes lorsque nous sommes ici? Vous n'avez pas de projecteur dans les yeux, monsieur le président. Ils n'ont pas de projecteur dans les yeux.

**Le sénateur LeBreton:** Moi, oui. Celui-là.

**Le sénateur Gigantès:** Vous ne regardez pas de ce côté.

**Le sénateur LeBreton:** Je regarde tout le temps de ce côté.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est peut-être un problème, et il y a des projecteurs partout, sénateur. Je pense cependant que si vous vous asseyez là-bas, ce projecteur ne vous gênerait peut-être pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Peut-être dans l'autre pièce.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous sommes encerclés.

**Le président:** Sénateur, c'est noté, et j'emploierai toute mon énergie à corriger la situation.

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur, je vous suis très reconnaissant. Étant donné votre générosité et votre courtoisie proverbiales, je n'en attendais pas moins de vous.

**Le président:** Merci.

**Le sénateur LeBreton:** Je n'ai pas encore terminé. J'avais encore une question. Par manière de plaisanterie, j'allais proposer que nous ayons aussi recours à de la lumière froide. Quant à être ridicules.

J'ai une dernière question, monsieur Sinclair, et je vous reporterai à une lettre. Il s'agit du document 00224. Elle est datée du 20 septembre 1991. Il s'agit d'une lettre que vous avez adressée à Huguette Labelle, alors sous-ministre des Transports, et signée: «Gordon». Avez-vous cette lettre, monsieur Sinclair?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous ne l'avons pas.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce l'une de celles auxquelles j'ai fait référence?

**Le sénateur LeBreton:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pouvons-nous en avoir une copie?

**Le sénateur LeBreton:** Elle fait partie du paquet.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ils ne l'ont pas. Elle est venue par les voies habituelles.

**Le sénateur LeBreton:** En fait, j'en ai même une copie additionnelle.

**Le sénateur Kirby:** Un simple commentaire. De façon générale, nous avons... je ne m'en plains pas. Nous avons tout mis en oeuvre pour tenter d'y arriver.

**Le sénateur LeBreton:** Vous disposez d'un personnel beaucoup plus considérable que le mien.

**Le sénateur Kirby:** Ce n'est pas vrai. Je pense que tous les sénateurs sont sur un pied d'égalité. Quoi qu'il en soit, cela n'a pas d'importance.

[Texte]

**Senator LeBreton:** Doesn't matter. It's in our documents.

**Senator Hervieux-Payette:** You raised that question with me first last time. So I mean, I think I'm entitled to have the same reciprocity.

**Senator LeBreton:** I actually have an extra copy.

**Senator Kirby:** Go ahead and use it.

**Senator LeBreton:** Now I know how Marcia Clarke feels. Oh, dear.

**Senator Gigantès:** Who is Marcia Clarke?

**Senator LeBreton:** If you don't know who Marcia Clarke is. She is a woman hero of mine. Anyhow —

**Senator Jessiman:** She's a prosecutor.

**Senator Kirby:** We have half an hour left.

**Senator LeBreton:** In this letter, you are suggesting that the airlines get involved in the financing of runway construction at Pearson, a position I find somewhat disingenuous, but on the letter there is an obviously a little handwritten note. I will try to read it, although the last word is not clear:

Victor —

Obviously meaning, I suppose, Victor Barbeau, the ADM (airports).

— at first blush, this is no different from the airline consortium proposal of 2 years ago that was rejected in the first —

and I don't know what that word is, as I just mentioned.

I should like your comments on this letter. Number one, was it ever responded to officially? My direct question is, is it not your position, as head of this lobby group — this is how I read it — let us do the work, preclude everyone else? In other words, if the RFP process had made it clear that airlines or groups of airlines could bid or bid on a priority basis, your organization would have supported the modernization of Pearson?

First of all, did you get an answer to the letter officially from the Department of Transport?

**Mr. Sinclair:** I don't recall offhand if we did. The problem of the time was in addressing the opportunities for financing runway development at Pearson in a period of constricted resources, and, as you know, government accounting requires that expenditures are shown as expenses in the year in which they are incurred, unlike private industry. There was some problem with whether or not Transport Canada could sustain that kind of thing. The industry was willing to look at opportunities for private financing of the runway development as a possible option, if government could not do it in the traditional way.

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** Cela n'a pas d'importance. La lettre est dans nos documents.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La dernière fois, on m'a adressé ce reproche. Or je crois avoir droit à un traitement analogue.

**Le sénateur LeBreton:** En fait, j'ai une copie additionnelle.

**Le sénateur Kirby:** Allez-y, utilisez la lettre.

**Le sénateur LeBreton:** Maintenant, je comprends comment Marcia Clarke se sentait. Mon doux...

**Le sénateur Gigantès:** Qui est Marcia Clarke?

**Le sénateur LeBreton:** Si vous ne savez pas qui est Marcia Clarke... c'est une de mes héroïnes. Quoi qu'il en soit...

**Le sénateur Jessiman:** Elle est procureur de la Couronne.

**Le sénateur Kirby:** Il nous reste une demi-heure.

**Le sénateur LeBreton:** Dans cette lettre, vous laissez entendre que les compagnies aériennes ont participé au financement de l'aménagement des pistes à Pearson, situation que je trouve quelque peu déloyale, mais, sur la lettre, on retrouve manifestement une note manuscrite. Je vais tenter de la lire même si le dernier mot n'est pas bien lisible:

Victor...

De toute évidence, il s'agit, je suppose, de Victor Barbeau, sous-ministre adjoint (Aéroports).

...à première vue, cela n'est en rien différent de la proposition du conglomérat des compagnies aériennes d'il y a deux ans, proposition qui avait été rejetée dans le premier...

et, comme je l'ai indiqué, je ne sais pas ce qu'est le dernier mot.

J'aimerais vous entendre à propos de cette lettre. Premièrement, avez-vous jamais obtenu une réponse officielle? Ma question directe est la suivante: en votre qualité de chef de ce groupe de pression, n'êtes-vous pas d'avis (voilà comment je vois les choses), faisons le travail et excluons tous les autres? En d'autres termes, si le processus de demande de propositions avait établi clairement que les compagnies aériennes ou les regroupements de compagnies aériennes pouvaient soumissionner ou présenter une soumission prioritaire, votre organisation aurait-elle été en faveur de la modernisation de Pearson?

Premièrement, le ministère des Transports a-t-il répondu officiellement à votre lettre?

**M. Sinclair:** Je ne m'en souviens pas. À l'époque, le problème avait trait aux possibilités de financement de l'aménagement des pistes à Pearson, à une époque où les ressources se faisaient rares, et, comme vous le savez, la comptabilité gouvernementale exige que les dépenses soient imputées pour l'année où elles sont engagées, contrairement à la pratique en vigueur dans le privé. On s'est demandé si Transports Canada pourrait soutenir ce genre de chose. À supposer que le gouvernement ne puisse agir de la manière traditionnelle, l'industrie se disait disposée, comme autre option possible, à examiner les possibilités d'obtenir un financement privé pour le projet d'aménagement des pistes.

[Text]

I take that, and I suggest you can take that, as the evidence of the industry's conviction that runway development at Pearson was in fact required, and that was the evidence of the industry's commitment to support that project. That project was initially started way back in 1989 as a result of representations by ourselves and some recognition by Transport Canada that runway development was needed, and I regard that experience as one of the better examples of government/industry cooperation in a major capital project. When it came down to the point where government was having difficulties financing the scope of that kind of thing, then we were ready to provide alternatives, working with government, to make it come to pass, because we believed in the project.

**Senator LeBreton:** So if they had have responded favourably to this, my specific question is, would have your organization supported the modernization of T1 and T2?

**Mr. Sinclair:** We were not seized with the necessity for T1 or T2 at that point in time. There were other options that could be explored. What we wished is that the same kind of consultative process that was used with respect to runway development could and should also be used with respect to terminal development.

**Senator LeBreton:** When you say you weren't seized with the issue of T1 and T2, were the airlines not concerned, specially those that were in Terminal 1, about the conditions that they were working in and around? With no cars that could get into the parking garage? Did your organization not have a concern about that?

**Mr. Sinclair:** In the middle '80s, yes, there was a concern with T1 specially, which was substantially overcrowded. With the coming on stream of T3 in 1991, that substantially alleviated that problem. And instead of T1 being horribly overcrowded, as it was prior to that point in time, T1 was actually operating at less than its rated capacity, which was substantially less again than what it had been operating at.

So with the opening of T3, and at a level that was less than anticipated when the T3 project was commissioned, and with the uncertainty that existed in 1991 with respect to the economy as a whole, it seemed to us that a rush to provide terminal capacity at that point in time, other than the areas where Air Canada was having problems in T2 and had advanced certain projects, was in our opinion premature and that sufficient other options had not been explored. I'm sure you will recall one of the other options is a further expansion of T3. There is also the possibility of expansion into the infield, into a T4, if you will, which was not encouraged by Transport Canada at that time but which was definitely in the longer-term horizon.

**Senator LeBreton:** I think, though, you talk about the capacity. The object of the exercise for T1 and T2 was the modernization of the terminals. We've had many witnesses say

[Traduction]

J'y vois (et je pense que vous pouvez en faire autant) une preuve que l'industrie était convaincue de la nécessité de l'aménagement des pistes à Pearson, et j'y vois une preuve de l'engagement de l'industrie en faveur de ce projet. Le projet a débuté en 1989, à la suite de pressions exercées par nous-mêmes et du fait que Transports Canada reconnaissait qu'il fallait accroître la capacité des pistes, et je tiens cette expérience pour un des meilleurs exemples de coopération entre le gouvernement et l'industrie dans le contexte d'un projet d'immobilisation d'envergure. Lorsque le gouvernement a éprouvé des difficultés à financer un projet de cette envergure, nous nous sommes dits disposés à examiner des solutions de rechange, à travailler avec le gouvernement, à faire que le projet se réalise, parce que nous avions foi en lui.

**Le sénateur LeBreton:** Si le gouvernement vous avait donné une réponse favorable, ma question précise est donc la suivante: votre organisation aurait-elle appuyé la modernisation des aérogares 1 et 2?

**M. Sinclair:** À l'époque, nous n'étions pas convaincus de la nécessité du réaménagement des aérogares 1 et 2. D'autres avenues pouvaient être explorées. En ce qui touche le réaménagement des aérogares, nous étions également convaincus que l'approche axée sur la consultation adoptée dans le cadre du projet d'aménagement des pistes pourrait et devrait être utilisée.

**Le sénateur LeBreton:** Lorsque vous dites que vous n'étiez pas convaincus de la nécessité du réaménagement des aérogares 1 et 2, les compagnies aériennes, particulièrement celles qui utilisaient l'aérogare 1, ne s'inquiétaient-elles pas des conditions dans lesquelles elles se trouvaient? Avec des voitures qui n'avaient pas accès au garage? Votre organisation ne se préoccupait-elle pas de cette situation?

**M. Sinclair:** Au milieu des années 80, oui, la situation en vigueur à l'aérogare 1 en particulier était préoccupante, en raison d'un surpeuplement marqué. En 1991, l'arrivée de l'aérogare 3 a sensiblement atténué ce problème. Plutôt que d'être horriblement surpeuplée comme auparavant, l'aérogare 1 n'a en fait pas été utilisée à sa capacité officielle, pourtant nettement moindre que ce qu'elle avait été auparavant.

Compte tenu de l'ouverture de l'aérogare 3, à un niveau inférieur à celui qui avait été prévu au moment du lancement du projet, ainsi que des incertitudes qui, en 1991, entouraient l'économie dans son ensemble, il nous semblait qu'une démarche précipitée visant à accroître la capacité des aérogares à ce moment, sinon là où Air Canada éprouvait des difficultés à l'aérogare 2 et où certains projets avaient été mis de l'avant, était, à nos yeux, prématurée, et que l'on n'avait pas suffisamment exploré les autres avenues possibles. Je suis certain que l'une des options avait trait à l'agrandissement de l'aérogare 3. Il était également possible d'accroître l'entrepiste, d'en faire une aérogare 4, si vous voulez, ce que Transports Canada ne préconisait pas à l'époque, même si le projet demeurait assurément présent pour le long terme.

**Le sénateur LeBreton:** Je crois cependant que vous avez évoqué la capacité. L'exercice avait pour but la modernisation des aérogares 1 et 2. De nombreux témoins ont affirmé que



[Texte]

the increased capacity was not the prime focus. Would you not agree that although you say T1 is under its capacity in its present state, it can handle about all the capacity it can at the present time?

I mean, I think this was always a confusion. We were talking about the modernization of two buildings at that time, although it might have been a subsidiary bonus. But I can't believe that your membership, two main groups being Canadian Airlines International who therefore had their problem solved, I agree, with T3, would not have, to your association, been expressing grave concerns about the conditions of the terminals.

**Mr. Sinclair:** Air Canada, as the tenant in T2, had their own game plan as to terminal development in T2, as they should have, being by far, you know, an 85 per cent plus tenant in T2. T1 was certainly an antiquated terminal, but three of the major carriers that were in T1 didn't want anything done at that particular time until they were more sure of where the economy was going.

**Senator LeBreton:** Rather short-sighted.

**Mr. Sinclair:** You can argue that, but I think they wanted a little more certainty in where things were going. There were certain signs of cutbacks. When they were in the latter part of '91, there was substantial uncertainty about the economy as a whole. People were — and some of my letters indicated that we wanted a little bit more time to go past at least till we saw what was going to develop, because we could see certain changes taking place. There was also some substantial difference of viewpoints as to whether it's better to renovate T1 or to tear it down and start all over again. There were people on both sides of that issue.

So there was substantial uncertainty that had to be addressed and factually evaluated against a good projection of the future horizon. There was a great deal of uncertainty at that point in time. People were unwilling to commit long-term. There was a substantial potential realignment in the Canadian industry. Even Canadian Airlines International was in some difficulty at that point in time and going through a difficult process. There was just a lot of uncertainty, and to commit to 700 plus million dollars of terminal redevelopment at that point in time —

**Senator LeBreton:** Here we are now in 1995, and, as Air Canada testified yet, it's unfortunate that the renovations were not — the work wasn't done in 1993, which supports the idea that airport development should be always on the long range, not responding to the ebb and flow of the economy.

**Mr. Sinclair:** I would agree with that, senator. But at that point in time, in 1991, there was a lot of uncertainty in everybody's mind. Certainly Air Canada had a reasonable vision of where they wanted T2 to go, and there had been substantial redevelopment of T2. Their concerns were in the international and transborder areas, and legitimately so. But that, you know, was an issue that they were prepared to work out with Transport

[Translation]

l'accroissement de la capacité n'était pas le premier but visé. N'êtes-vous pas d'accord pour dire que l'aérogare 1, même si vous dites qu'il est actuellement sous-utilisé, ne pourra pas faire beaucoup plus que ce qu'il fait présentement?

Cette situation a toujours été confuse. À l'époque, nous parlions de la modernisation de deux immeubles, même si cela aurait constitué un avantage indirect. Mais je n'arrive pas à croire que vos membres (dont deux importants regroupements) les Lignes aériennes Canadien International avaient vu leur problème réglé par l'arrivée de l'aérogare 3, j'en conviens... n'aient pas fait part à votre association de graves préoccupations concernant l'état des aérogares.

**M. Sinclair:** À titre de locataire de l'aérogare 2, Air Canada avait son propre projet d'aménagement, ce qui est bien normal puisque la compagnie occupait plus de 85 p. 100 de l'aérogare. L'aérogare 1 était sans contredit désuète, mais trois des principaux transporteurs ne souhaitaient pas qu'on y apporte des modifications à ce moment précis puisqu'ils étaient incertains de la tangente qu'allait prendre l'économie.

**Le sénateur LeBreton:** Il s'agit plutôt d'une politique à courte vue.

**M. Sinclair:** On peut le soutenir, mais je pense qu'ils souhaitaient être un peu plus certains de l'orientation qu'allaient prendre les choses. Des réductions étaient dans l'air. À la fin de 1991, la situation de l'économie dans son ensemble était fort incertaine. Les gens étaient... certaines de mes lettres indiquent que nous voulions un peu plus de temps pour voir au moins comment les choses allaient évoluer. En effet, nous constatons que certaines modifications étaient en cours. Des points de vue fort différents étaient également échangés quant à savoir s'il fallait rénover l'aérogare 1 ou la démolir pour tout reprendre depuis le début. Chacune de ces solutions avait ses partisans.

On était donc confrontés à une grande incertitude qu'il fallait évaluer à la lumière des faits, grâce à de bonnes projections de l'avenir. À l'époque, l'incertitude était grande. Nul n'était disposé à s'engager à long terme. L'industrie canadienne allait peut-être faire l'objet d'un important réalignement. À l'époque, même les Lignes aériennes Canadien International éprouvaient certaines difficultés et avaient entrepris une démarche difficile. Simplement, l'incertitude était considérable, et le fait de consacrer à ce moment plus de 700 millions de dollars au réaménagement des aérogares...

**Le sénateur LeBreton:** Nous sommes maintenant en 1995 et, comme les représentants d'Air Canada l'ont indiqué hier, il est malheureux que les renovations n'aient pas... que les travaux n'aient pas été effectués en 1993, ce qui montre bien que l'aménagement des aéroports devrait toujours viser le long terme, et non obéir aux fluctuations de l'économie.

**M. Sinclair:** Sénateur, je suis d'accord. Mais, à l'époque, soit en 1991, il y avait beaucoup d'incertitude dans l'air. Certes, Air Canada avait une idée raisonnablement précise de ce qu'elle entendait faire de l'aérogare 2, et l'aérogare 2 avait donné lieu à de considérables travaux de réaménagement. À juste titre, les préoccupations de la compagnie avaient trait au trafic international et transfrontalier. Mais, vous savez, la compagnie était disposée à

[Text]

Canada. And I would go back to 1989 and say that if there had been a more appropriate response to the initiatives at that time of having carriers privatize a terminal such as Air Canada with T2, then Air Canada would have been in a much better position as we went into the '90s.

**Senator LeBreton:** As an individual airline.

**Mr. Sinclair:** As an individual airline. And there is all kinds of arrangements that exist elsewhere in the world to look after the minority interests that were part of that terminal, but it would have provided a greater certainty as to the development of the terminal in response to the airline's perception of its future needs.

**Mr. Nelligan:** Mr. Sinclair, you had been asked earlier about correspondence that you had with the minister, and I'm more concerned to see that we got all the documents. Do you have a copy of the bundle of documents that were given to us?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nelligan:** Immediately following your letter in September of 1991, there is a draft letter addressed to you which was apparently drafted for the minister's signature.

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nelligan:** You will find that as Document 00037. Apparently that was not sent, but if you would look then to Document 614, there is another draft dated the 11th of December, 1991.

**Mr. Sinclair:** I don't appear to have that.

**Mr. Nelligan:** Well, it is about —

**Mr. Sinclair:** Just a minute. I found it further down.

**Mr. Nelligan:** Fine. That's good. This is a memo on ministerial correspondence which says:

As we understand the Minister's Office returned the proposed response to Mr. Sinclair's letter of September 6 ... to be held until an RFP release decision is made.

So that makes it clear the earlier draft wasn't used. And it says:

... and as the subject of Mr. Sinclair's current and previous letters is very similar, we are proposing the following amalgamated response. Then it sets out a draft response.

Well, my question, sir, is, do you recall receiving a letter in the general terms of the draft response at any time?

**Mr. Sinclair:** No, sir, I do not.

[Traduction]

s'attaquer à ce problème de concert avec Transports Canada. En remontant jusqu'à 1989, j'affirmerais que, si on avait mieux répondu aux initiatives mises de l'avant à l'époque, initiatives selon lesquelles les transporteurs auraient pu privatiser les aéroports, par exemple Air Canada et l'aéroport 2, cette compagnie aurait été en bien meilleure posture pour faire face aux années 1990.

**Le sénateur LeBreton:** En tant que compagnie aérienne particulière.

**M. Sinclair:** En tant que compagnie aérienne particulière. Et, ailleurs dans le monde, il existe toutes sortes de types d'accords qui permettent de veiller aux intérêts minoritaires liés à une aéroport donnée. Quant à l'aménagement de l'aéroport en fonction de la perception qu'a une compagnie aérienne de ses besoins à venir, une telle mesure aurait fourni de plus grandes certitudes.

**M. Nelligan:** Monsieur Sinclair, on vous a interrogé plus tôt à propos de la correspondance que vous avez échangée avec le ministre, et je tiens davantage à m'assurer que nous avons en main tous les documents. Avez-vous une copie de la trousse de documents qui nous a été remise?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nelligan:** Tout de suite après votre lettre de septembre 1991, on retrouve une ébauche de lettre qui vous est destinée et qui, de toute évidence, avait été rédigée pour que le ministre y appose sa signature.

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nelligan:** Il s'agit du document 00037. Apparemment, la lettre n'a pas été envoyée, mais, si vous examinez le document 614, vous constaterez qu'il s'agit d'une autre ébauche datée du 11 décembre 1991.

**M. Sinclair:** Je ne semble pas avoir le document.

**M. Nelligan:** Eh bien, il a trait —

**M. Sinclair:** Un moment. Je l'ai retrouvé un peu plus loin.

**M. Nelligan:** Bon, c'est bien. Il s'agit d'une note de service sur papier à en-tête du ministre. On y lit:

Si nous comprenons bien, le cabinet du ministre a renvoyé la réponse proposée à la lettre du 6 septembre de M. Sinclair... cette dernière doit être différée jusqu'à ce qu'une décision soit prise à l'égard de l'émission de la demande de propositions.

Voilà qui établit donc clairement que l'ébauche antérieure n'a pas été utilisée. On y lit aussi:

... et, comme l'objet des lettres actuelles et précédentes de M. Sinclair est très semblable, nous proposons la réponse unique suivante. Puis, on énonce une ébauche de réponse.

Eh bien, monsieur, ma question est la suivante: vous rappelez-vous avoir reçu une lettre dont les termes généraux correspondraient à ceux de l'ébauche de réponse?

**M. Sinclair:** Non, monsieur.

[Texte]

**Mr. Nelligan:** But you did ultimately get a response?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Mr. Nelligan:** Do you know the date that you got it?

**Mr. Sinclair:** The response that I got, I believe, was in May. May 21, 1992 was the date of the minister's letter to me.

**Mr. Nelligan:** All right. That ties in with what he said about holding it until an RFP release decision was made. But you do not have a copy of that letter, sir? We don't appear to have it either.

**Mr. Sinclair:** Of the May 21 letter?

**Mr. Nelligan:** Yes. Is it in this material? I couldn't see it.

**Mr. Sinclair:** I have it here. I don't know whether it's in your material or not.

**Mr. Nelligan:** All right. Well, I would be grateful if you could give it to the clerk so I can have a copy made, because I would like to inquire why we didn't get that letter in the first place. Thank you. That was all I wanted to ask.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a clarification: The letter that was referred to by Senator LeBreton, September 20, 1991 — there was a document attached to it called Runway Financing Proposal, Pearson International Airport. Can I call that document an unsolicited proposal to the Department of Transport?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. You know, we talked about unsolicited proposals. This one has three pages. So it was a concept, an idea, that you were testing with the government at the time?

**Mr. Sinclair:** Yes, senator, it was. In terms of runway development at Toronto, our first preference was that it be done in the traditional way of government financing the runway and recovering through user charges. If that was not possible, then we preferred to go the route that we were indicating in that September letter, where the industry would form a consortium in consort with Transport Canada and work out a funding mechanism for the runway development.

**Senator Gigantès:** Runway development, not terminal development.

**Mr. Sinclair:** That is correct, senator, runway development.

**Senator Hervieux-Payette:** And this is in 1991. Am I right or correct in saying that this is the project now that is being executed at Pearson airport right now?

**Mr. Sinclair:** Yes, senator, it is.

[Translation]

**M. Nelligan:** Mais, en bout de ligne, vous avez obtenu une réponse?

**M. Sinclair:** Oui.

**M. Nelligan:** Savez-vous à quelle date vous avez obtenu cette réponse?

**M. Sinclair:** Je crois que la réponse m'est parvenue en mai. La lettre du ministre que j'ai reçue est datée du 21 mai 1992.

**M. Nelligan:** Très bien. Voilà qui confirme son affirmation selon laquelle il convient de retenir la lettre dans l'attente d'une décision relative à l'émission de la demande de propositions. Mais, monsieur, vous n'avez pas une copie de cette lettre? Nous ne semblons pas l'avoir non plus.

**M. Sinclair:** Celle du 21 mai?

**M. Nelligan:** Oui. Fait-elle partie de ces documents? Je ne l'ai vue nulle part.

**M. Sinclair:** Je l'ai ici. J'ignore si elle fait partie de vos documents ou non.

**M. Nelligan:** Très bien. Eh bien, je vous serais reconnaissant de bien vouloir la remettre au greffier pour qu'on en fasse une copie, parce que j'aimerais demander pourquoi nous ne l'avons pas reçue dans un premier temps. Merci. C'est tout ce que j'avais.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Une simple clarification. En annexe à la lettre à laquelle a fait référence le sénateur LeBreton, celle qui est datée du 20 septembre 1991, on trouve un document qui porte sur la proposition du financement des pistes à l'aéroport international Pearson. Puis-je qualifier ce document de proposition spontanée formulée à l'endroit du ministère des Transports?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Vous savez, nous avons parlé des propositions spontanées. Celle-ci compte trois pages. Donc, il s'agissait d'une notion, d'une idée que vous soumettiez au gouvernement de l'époque?

**M. Sinclair:** Oui, sénateur. En ce qui concerne l'aménagement des pistes à Toronto, notre premier choix était que l'on procède de la façon traditionnelle, c'est-à-dire que le gouvernement finance les pistes et recouvre les coûts engagés par la voie des droits imposés aux usagers. Au cas où cela serait impossible, nous aurions préféré opter pour la voie tracée dans la lettre de septembre: en vertu de cette proposition, l'industrie aurait formé un conglomérat, avec le concours de Transports Canada, aurait établi un mécanisme de financement pour l'aménagement des pistes.

**Le sénateur Gigantès:** L'aménagement des pistes, mais non l'aménagement des aéroports.

**M. Sinclair:** C'est juste, sénateur, l'aménagement des pistes.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et c'était en 1991. Ai-je raison d'affirmer qu'il s'agit du projet actuellement en cours à l'aéroport Pearson?

**M. Sinclair:** Oui, sénateur, c'est juste.



[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** It is the project now that Air Canada referred to yesterday saying that it was causing some inconvenience because it would create delay? The new runway? Or was there other runway development since then? Because I'm just aware of one going on. It's not completed yet, I suppose.

**Mr. Sinclair:** Senator, it is my belief that what Air Canada may have been referring to yesterday was some repair and maintenance work being done at Pearson that required a closing of one of the runways for a period of time. That does not relate to what we were —

**Senator Hervieux-Payette:** The new runway?

**Mr. Sinclair:** It does not relate to that.

**Senator Hervieux-Payette:** Is this one functional now, to your knowledge?

**Mr. Sinclair:** The new runway?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Sinclair:** No, not yet.

**Senator Hervieux-Payette:** And this project that you were promoting in 1991 was started when?

**Mr. Sinclair:** The project was started —

**Senator Hervieux-Payette:** Last year?

**Mr. Sinclair:** No, it would be in the fall of 1993.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. When it —

**Senator Jessiman:** Wasn't it cancelled?

**Mr. Sinclair:** No, it wasn't cancelled.

**Senator Hervieux-Payette:** It's in the traditional way.

**Mr. Sinclair:** It was done in the traditional way. There was some uncertainty when it started as to how it would be ultimately financed. That wasn't nailed down at that point in time but was to be worked out later. But it was started — if I can call it the hard project, it was started in the fall of 1993.

**Senator Hervieux-Payette:** And would you say that at this point in time, and I know you're not any more with the association, that this was the urgent problem to address in '91?

**Mr. Sinclair:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you. It's still not been completed, but it's been going on now.

**Senator Jessiman:** Still?

**Senator Hervieux-Payette:** It's clear for me. And the other thing is that your letter of September 6, 1991, followed by your letter of March 25, 1992, prior to the RFP which was March 11, were you invited at any point in time to participate in either putting together the RFP or assisting or giving any of your expertise, the way you were doing it in the runway proposal?

**Mr. Sinclair:** No.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Est-ce le projet qui, selon les représentants d'Air Canada que nous avons entendus hier, cause certains inconvénients en raison des retards qu'il entraîne? La nouvelle piste? Ou y a-t-il eu depuis un autre projet d'aménagement des pistes? Je n'en connais qu'un. Je suppose qu'il n'a pas encore été achevé.

**M. Sinclair:** Sénateur, je crois que les représentants d'Air Canada que vous avez entendus hier faisaient référence à certaines réparations et à certains travaux d'entretien actuellement en cours à Pearson, travaux qui ont exigé la fermeture d'une des pistes pour un certain temps. Cela n'a rien à voir avec ce que nous étions...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La nouvelle piste?

**M. Sinclair:** Cela n'a rien à voir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** À votre connaissance, est-elle fonctionnelle?

**M. Sinclair:** La nouvelle piste?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Sinclair:** Non, pas encore.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand le projet que vous défendiez en 1991 a-t-il été lancé?

**M. Sinclair:** Le projet a débuté...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** L'année dernière?

**M. Sinclair:** Non, c'était à l'automne 1993.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Quand il...

**Le sénateur Jessiman:** N'a-t-il pas été annulé?

**M. Sinclair:** Non, il ne l'a pas été.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il a été accompli de la façon habituelle.

**M. Sinclair:** Il a été accompli de la façon habituelle. Au début, il régnait une certaine incertitude quant à la façon dont, en bout de ligne, il serait financé. À l'époque, on ne l'avait pas établi de façon certaine. Cela n'a été fait que plus tard. Mais le projet a débuté... si je me rappelle bien le projet lui-même, il a débuté à l'automne 1993.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et vous diriez que, à ce moment (et je sais que vous n'appartenez plus à l'association), il s'agissait du problème le plus pressant auquel, en 1991, il fallait s'attaquer?

**M. Sinclair:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Merci. Ce n'est toujours pas terminé. C'est toujours en cours.

**Le sénateur Jessiman:** Toujours?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je me comprends. L'autre chose, c'est que votre lettre du 6 septembre 1991, suivie par votre lettre du 25 mars 1992, avant l'émission de la demande de propositions, le 11 mars, avez-vous jamais été invité à participer à la préparation de la demande de propositions ou à mettre à profit vos compétences, comme vous l'avez fait dans le cadre du projet d'aménagement des pistes?

**M. Sinclair:** Non.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

**Senator LeBreton:** Point of clarification that I mentioned before I started to question the witness?

**The Chairman:** Okay. Short.

**Senator LeBreton:** Mr. Chairman and counsel, I'm addressing this to you. I had an opportunity to carefully look at the document 002191 which Senator Kirby referred to this morning, and of course it was a memorandum to the Prime Minister, marked "secret", March 5, 1993, and it was signed by Glen Shortliffe.

I have had a chance to look at it, and this is an entirely innocent and appropriate document. It is not offering advice. It is not drawing conclusions. It is simply reporting to the Prime Minister the state of a major government policy initiative. As I mentioned in earlier testimony, there were many such policy issues before the Prime Minister at the time: NAFTA, Nunuvut, anti-stalking legislation, and indeed, the fixed link to P.E.I.

As an aside, Senator Kirby, in an media scrum, said he thought it rather unusual that a Prime Minister be interested in a business transaction. This is more than a mere business transaction; it was a policy initiative of the government. I wonder, Senator Kirby, if Senator Kirby was in the Prime Minister's office when the matter of the Canadian embassy in Washington, which was in my view simply a business matter, when the Prime Minister intervened and the contract went to someone who was not the winning bidder, but that's an aside.

Like all memos of this nature, and Senator Kirby has seen many as well when he was in the Prime Minister's office, it was written by a bureaucrat, a person by the name of MacGillivray, and signed by the clerk, Mr. Shortliffe. As I have observed on many occasions, and I'm sure Senator Kirby has as well, because I was in the Prime Minister's Office, just like him, the clerk added a further note as a reminder to add some detail that he may believe is not covered in the memo as a result of conversations within the bureaucracy.

This memorandum is of interest because heretofore we have not seen documents from a Clerk of the Privy Council to the Prime Minister. Can counsel explain to the committee if this is unusual and why this and other documents of this nature are in our mountains of material? This is the first time we've had a secret memorandum from the Clerk to the Prime Minister.

**Mr. Nelligan:** Well, I think it's for the reasons that you already explained, that it wasn't confidential advice, and in addition, it's my understanding that the present Clerk of the Privy Council has apparently received some direction from the

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

**Le sénateur LeBreton:** Le point de clarification dont j'ai fait mention avant de commencer à interroger le témoin?

**Le président:** D'accord. Soyez brève.

**Le sénateur LeBreton:** Monsieur le président et monsieur le conseiller juridique, la question suivante vous est destinée. J'ai eu l'occasion d'examiner avec attention le document 002191, auquel le sénateur Kirby a fait référence ce matin, et, bien entendu, il s'agit d'une note de service du 5 mars 1993 destinée au premier ministre qui portait la mention «Secret» et était signée de la main de Glen Shortliffe.

J'ai eu l'occasion d'étudier la note de service, et il s'agit d'un document tout ce qu'il y a de plus innocent et d'approprié. On n'y offre aucun conseil. On n'y tire aucune conclusion. L'auteur se contente simplement de faire rapport au premier ministre de l'état d'avancement d'une importante initiative de politique du gouvernement. Comme je l'ai mentionné à l'occasion d'un témoignage antérieur, le premier ministre était à l'époque confronté à de nombreux enjeux de la sorte: l'ALÉNA, le Nunavut, les dispositions législatives concernant le harcèlement et aussi l'établissement d'un lien fixe avec l'Île-du-Prince-Édouard.

Soit dit en passant, le sénateur Kirby, à l'occasion d'un point de presse, a déclaré que, à son avis, il était assez inhabituel qu'un premier ministre s'intéresse à une transaction commerciale. Or, il s'agit ici non pas d'une simple transaction commerciale, mais bien d'une initiative de politique du gouvernement. Je me demande si le sénateur Kirby était au cabinet du premier ministre lorsque s'est posé le problème de l'ambassade canadienne à Washington. À mon avis, il s'agissait d'une simple question commerciale, lorsque le premier ministre est intervenu et a accordé le contrat non pas au gagnant du concours, mais à quelqu'un d'autre... c'est une digression.

Comme toutes les notes de service de cette nature (et le sénateur Kirby en a vu de nombreuses à l'époque où il était rattaché au cabinet du premier ministre), elle était signée par un bureaucrate, un dénommé MacGillivray, et signée par le greffier, M. Shortliffe. Comme je l'ai fait remarquer à de nombreuses reprises, tout comme le sénateur Kirby (parce que j'étais rattaché au cabinet du premier ministre, tout comme lui), le greffier a ajouté, pour mémoire, un commentaire précisant certains détails qui, à son avis, n'avaient pas été touchés dans la note de service, à la suite de conversations entre services.

Cette note de service est intéressante parce que, auparavant, nous n'avions vu aucun document transmis par un greffier du Conseil privé au premier ministre. Le conseiller juridique peut-il expliquer au comité si cette pratique est usuelle et pourquoi ce document et d'autres documents de cette nature figurent dans la montagne de documents qui nous ont été remis? C'est la première fois que je vois une note de service secrète adressée par le greffier au premier ministre.

**M. Nelligan:** Eh bien, je pense que le phénomène s'explique par les raisons que vous avez déjà mentionnées, c'est-à-dire qu'il ne s'agit pas de conseils confidentiels. Si je comprends bien, l'ex-premier ministre aurait en outre enjoint à l'actuel greffier du

[Text]

former Prime Minister to release all documents that are relevant, subject to the usual restrictions on cabinet secrecy and so on. So that I'm assuming that it came down in the normal way because it was felt to be relevant to this inquiry.

**Senator Kirby:** I don't have any difficulty with that. I just was going to say to the Chair, and I don't mind Senator LeBreton using this opportunity to rebut observations, but I understand her question about the document. I also agree with her that the document was a fairly normal document.

The only issue, I was asked — I didn't go looking for the press. I was asked in a scrum on the way out whether I found it unusual, and I said exactly, my words were, "Based my own experience, given all of the other pressures that a Prime Minister is under, I would find it surprising that the Prime Minister showed such extreme interest in this issue." That's what I said, and I stand by that. It was a personal opinion.

All I'm saying, Mr. Chairman, is if we're going to get into the business in this committee of using the committee to rebut what one member says outside of the testimony of the witnesses, then I guess we might as well set aside the last half hour of every session to do that. It doesn't seem to make a lot of sense.

**Senator Lynch-Staunton:** Your comment makes even less sense. Why should the Prime Minister not be interested in a job creation program which could lead to up to 15,000 jobs in the greater Toronto area at a time when unemployment was at an all-time high?

**Senator Kirby:** Senator, I'm sure you can justify without any difficulty why Mr. Mulroney was interested in it. I said I was asked whether I understood why he was interested in it, and I said no. I said that, based on my experience, it was highly unusual. That's all I said.

**Senator LeBreton:** What would you consider usual?

**Senator Kirby:** I understand you find it offensive, but the fact is, that's what I was asked and that's the answer I gave.

**Senator Lynch-Staunton:** I'm delighted that Prime Minister Mulroney was interested in it. I would have been appalled if he had not been interested in the project.

**Senator LeBreton:** Just as a matter that was just in today's paper, would you not consider it highly unusual that a senior member of the Prime Minister's staff goes and removes a net out of a pavilion of the Ottawa Exhibition?

**The Chairman:** I'm surprised the Prime Minister is showing such little interest that we only have one memo.

[Traduction]

Conseil privé de rendre public tout document jugé pertinent, sous réserve des restrictions habituelles concernant les documents confidentiels du Cabinet, et cetera. Je tiens donc pour acquis que le document nous est parvenu par les voies normales parce qu'on l'a jugé pertinent dans le contexte de la présente enquête.

**Le sénateur Kirby:** Tout cela ne me pose aucun problème. J'allais simplement dire au président... et je ne m'oppose pas à ce que le sénateur LeBreton profite de l'occasion pour réfuter des observations, mais je comprends la question qu'elle soulève à propos du document. Je conviens avec elle qu'il s'agit d'un document relativement normal.

La seule question, c'est qu'on m'a demandé... je n'ai pas cherché à parler aux journalistes. À ma sortie, on m'a demandé, dans le cadre d'un point de presse, si la pratique m'apparaissait habituelle, et j'ai dit exactement ceci: «Selon mon expérience et compte tenu de toutes les autres pressions auxquelles fait face un premier ministre, je trouve extrêmement étonnant que le premier ministre manifeste un intérêt aussi extrême pour cette question.» C'est ce que j'ai dit, et je le maintiens. C'était une opinion personnelle.

Tout ce que je dis, monsieur le président, c'est que si nous commençons ici à utiliser le comité pour réfuter ce qu'un autre membre a dit en marge des témoignages des témoins, je pense qu'il vaudrait mieux que nous réservions une demi-heure à la fin de chaque séance. Cela ne me paraît pas très sensé.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ce que vous venez de dire l'est encore moins. Pourquoi le premier ministre ne devrait-il pas s'intéresser à un programme de création d'emplois qui aurait pu générer jusqu'à 15 000 emplois dans la communauté urbaine de Toronto à une époque où le taux de chômage atteignait un sommet inégalé?

**Le sénateur Kirby:** Sénateur, je suis certain que vous pouvez justifier sans mal l'intérêt que M. Mulroney manifestait pour le projet. On m'a demandé si je comprenais la nature de son intérêt, et j'ai répondu que non. J'ai répondu que, selon mon expérience, c'était extrêmement inhabituel. C'est tout ce que j'ai dit.

**Le sénateur LeBreton:** Que considéreriez-vous comme habituel?

**Le sénateur Kirby:** Je comprends que vous preniez ombrage de ma remarque, mais il n'en demeure pas moins que c'est ce qu'on m'a demandé et que c'est la réponse que j'ai donnée.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je suis ravi que le premier ministre Mulroney se soit intéressé au projet. Dans le cas contraire, j'aurais été consterné.

**Le sénateur LeBreton:** Simplement pour faire état d'une question parue dans le journal d'aujourd'hui, ne trouvez-vous pas extrêmement inhabituel qu'un haut fonctionnaire faisant partie du personnel du premier ministre retire un filet présenté dans l'un des pavillons de l'Exposition d'Ottawa?

**Le président:** Je suis étonné de constater que l'intérêt du premier ministre soit limité au point que nous n'ayons qu'une note de service.



[Texte]

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, we just don't know yet.

**Senator Lynch-Staunton:** Nobody was scandalized when Mr. Trudeau was interested in the Campeau development in Hull.

**Senator LeBreton:** Just for the record, we have this nice unusual circumstance of a memo to the Prime Minister because of the former Prime Minister's concurrence. Hopefully we will have the cooperation of the present Prime Minister.

**The Chairman:** I have a couple of quick announcements before we adjourn. We are adjourning now until Tuesday, the 22nd. Our first witnesses are from the Treasury Board. Mr. Ran Quayle has been added on the evening of Tuesday. Senator Kirby, you've kept up on all these changes?

**Senator Kirby:** Yes. We've discussed them, and that's fine. I know there has been moving around to accommodate witnesses, and that's fine.

**The Chairman:** Yesterday afternoon, Senator Kirby and I had quite a long meeting and have come to total agreement that because of the confusion and misunderstanding that has come up time and time again with regard to documents, the presence of counsel for the Department of Justice, the other people and so on, Senator Kirby and I have asked the counsel to this parliamentary committee to call a witness from the Department of Justice to go through this whole matter of exactly how they are proceeding, how the rights of a parliamentary committee reconcile with the actions of the departments who are involved. Senator Kirby and I are totally agreed, and Mr. Nelligan this afternoon will request that such a witness be called I hope sometime — well, certainly soon.

**Senator Kirby:** That's absolutely correct.

**Senator LeBreton:** Will that be the first week?

**Senator Kirby:** It depends on scheduling, but the answer is we will do it as we can fit it in. We agree absolutely.

**The Chairman:** This is important. If we do nothing else, we have to find out whether or not parliamentary committees have any authority.

Anything else?

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chair.

**The Chairman:** The meeting is adjourned.

The committee adjourned until 3:00 p.m., August 22, 1995.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, nous ne sommes tout simplement pas fixés sur ce point.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Personne n'a été scandalisé lorsque M. Trudeau s'est montré intéressé par le projet Campeau à Hull.

**Le sénateur LeBreton:** Aux fins du compte rendu, nous avons en main... fait inhabituel, une note de service adressée au premier ministre grâce au concours de l'ex-premier ministre. Espérons que nous pourrions compter de même sur la coopération de l'actuel premier ministre.

**Le président:** Avant que nous ne suspendions nos travaux, voici deux ou trois annonces rapides. Nous suspendons ici nos travaux jusqu'au mardi 22. Nos premiers témoins appartiennent au Conseil du Trésor. M. Ran Quayle a été ajouté à la liste des témoins qui seront entendus mardi soir. Sénateur Kirby, vous avez été tenu au courant de toutes ces modifications?

**Le sénateur Kirby:** Oui. Nous en avons discuté, et c'est d'accord. Je sais que les changements à l'horaire ont été effectués pour accommoder les témoins, et c'est bien.

**Le président:** Hier après-midi, le sénateur Kirby et moi avons eu un long entretien, et nous nous sommes entendus sur le point suivant: en raison de la confusion et des malentendus qui émergent sans cesse à propos des documents, la présence du conseiller juridique du ministère de la Justice, les autres intervenants, et cetera... le sénateur Kirby et moi avons demandé au conseiller juridique du comité parlementaire de convoquer un témoin du ministère de la Justice, pour établir exactement la procédure adoptée et la façon dont les droits d'un comité parlementaire peuvent être conciliés avec les actions des ministères concernés. Le sénateur Kirby et moi sommes totalement d'accord, et M. Nelligan, cet après-midi, demandera à ce qu'un tel témoin soit convoqué quelque part, j'espère... eh bien, certainement très bientôt.

**Le sénateur Kirby:** Tout à fait.

**Le sénateur LeBreton:** Ce sera pendant la première semaine?

**Le sénateur Kirby:** Tout dépend de l'horaire, mais la réponse est que nous agissons selon les disponibilités. Nous sommes parfaitement d'accord.

**Le président:** Il s'agit d'une question importante. À défaut d'autre chose, nous devons déterminer si les comités parlementaires ont ou non des pouvoirs.

Autre chose?

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** La séance est levée.

Le comité suspend ses travaux jusqu'au 22 août 1995, à 15 h.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

**Morning**

*From Deloitte & Touche:*

Paul Stehelin.

**Afternoon**

*From the Air Transport Association of Canada:*

Gordon Sinclair (retired).

**Avant-midi**

*De Deloitte & Touche:*

Paul Stehelin.

**Après-midi**

*De l'Association du transport aérien du Canada:*

Gordon Sinclair (retraité).

A1  
22  
995  
21



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Tuesday, August 22, 1995

---

Le mardi 22 août 1995

---

Issue No. 14

---

Fascicule n° 14

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)





## THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

* Fairbairn, P.C. (or Graham)	LeBreton
Grafstein	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, P.C.	(or Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

### *Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Grafstein substituted for that of the Honourable Senator Gigantès (August 22, 1995).

## LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

* Fairbairn, c.p. (ou Graham)	LeBreton
Grafstein	* Lynch-Staunton
Hervieux-Payette, c.p.	(ou Berntson)
Jessiman	Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

### *Modification à la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Grafstein est substitué à celui de l'honorable sénateur Gigantès (le 22 août 1995).

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, August 22, 1995  
(14)

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 3:00 p.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (8)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Stewart.

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

WITNESSES:

*From Environment Canada:*

Mel Cappe, Deputy Minister (former Deputy Secretary, Programs Branch, Treasury Board of Canada).

*From Treasury Board:*

Sid Gershberg, Assistant Secretary, Economic Programs Sector;

Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property and Matériel.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

The witnesses made a statement and answered questions.

At 5:30 p.m., the Committee recessed.

At 7:02 p.m., the Committee resumed.

At 9:25 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 22 août 1995  
(14)

[Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 15 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, Lynch-Staunton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (8)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Stewart.

*Aussi présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

TÉMOINS:

*D'Environnement Canada:*

Mel Cappe, sous-ministre (ancien sous-secrétaire, Direction des programmes, Conseil du Trésor du Canada).

*Du Conseil du Trésor:*

Sid Gershberg, secrétaire adjoint, Secteur des programmes économiques;

Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers et du matériel.

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter serment aux témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

Les témoins présentent un exposé et répondent aux questions.

Le comité suspend la séance à 17 h 30.

Le comité rouvre la séance à 19 h 02.

À 21 h 25, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, August 22, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 3:00 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Order, please.

I would like to welcome Senator Grafstein, who is substituting for Senator Gigantès, and also Senator Stewart, who is simply representing himself.

Colleagues, ladies and gentlemen, we begin week five of the testimony before this Senate examination. By the end of this week we may have passed the half-way point in these hearings.

Turning now to the week we have ahead of us, this afternoon we'll be hearing from representatives from the Treasury Board. Those who have been with us from the beginning will know that in our first week of hearings we heard from Treasury Board officials regarding general procedures and now we'll get down to specifics regarding the Pearson airport contracts.

This evening, Mr. Ran Quail joins us. He has a long history with Transport Canada and acted as the first negotiator after the December 7th announcement.

Tomorrow morning, Mr. John Simke of Price Waterhouse will fill in any details left over by Mr. Paul Stehelin of Deloitte & Touche. We remember that Price Waterhouse was involved in two different capacities in relation to Pearson. First, he was involved in the evaluation of the corporate opportunity and, secondly, the establishment and supervising of the evaluation process.

The committee will then deal with the lobbyists on this file. We're very interested in hearing of the possible influence exercised by this group in the performance of their contracts with the parties concerned in the development of the Pearson International Airport.

Now, as an aside, I am very gratified by the attention given to our committee — the committee hearings — due in large part to the live television coverage provided by the Canadian Parliamentary channel and replayed in full on the weekends. Because most viewers do not have access to the evidence which is provided daily to the media and to others, or through Internet by request, there have been questions to the committee members and staff to define or to elaborate on the meaning of certain phrases or terms which have arisen frequently in the past few weeks.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mardi 22 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 15 heures, pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

J'aimerais souhaiter la bienvenue au sénateur Grafstein, qui remplace le sénateur Gigantès, de même qu'au sénateur Stewart, qui se représente tout simplement lui-même.

Chers collègues, mesdames et messieurs, nous entreprenons la cinquième semaine consacrée aux témoignages portant sur cet examen du Sénat. Avant la fin de la semaine, nous aurons peut-être parcouru la moitié de notre chemin dans le cadre de ces audiences.

Pour ce qui est de la semaine qui nous attend, nous entendrons cet après-midi des représentants du Conseil du Trésor. Ceux d'entre vous qui sont ici depuis le début savent que, la première semaine, nous avons accueilli des hauts fonctionnaires du Conseil du Trésor qui nous ont entretenus des procédures générales; nous entrons maintenant dans les détails en ce qui concerne les contrats de l'aéroport Pearson.

En soirée, M. Ran Quail se joindra à nous. Il a une longue expérience de Transports Canada et a agi à titre de premier négociateur après l'annonce du 7 décembre.

Demain matin, M. John Simke, de Price Waterhouse nous donnera tous les détails omis par M. Paul Stehelin, de Deloitte & Touche. Nous rappelons que Price Waterhouse a agi à deux titres différents dans le dossier de l'aéroport Pearson. Dans un premier temps, l'entreprise a participé à l'évaluation des occasions favorables et, dans un deuxième temps, à la mise en place et à la supervision du processus d'évaluation.

Le comité passera ensuite aux lobbyistes associés à ce dossier. Nous sommes très curieux d'entendre des témoignages sur l'influence possible exercée par ce groupe dans le cadre des contrats conclus avec les parties en cause en ce qui a trait à l'exploitation de l'aéroport international Pearson.

Soit dit en passant, je suis très heureux de l'attention que l'on porte à notre comité (les audiences du comité), en grande partie grâce à la télédiffusion par la chaîne parlementaire et les reprises la fin de semaine. Comme la plupart des téléspectateurs n'ont pas accès aux témoignages qui sont remis quotidiennement aux médias ainsi qu'aux autres, ou par l'entremise d'Internet sur demande, des membres du comité et de son personnel se sont vu demander de définir ou de préciser le sens de certaines phrases ou expressions qui ont été fréquemment utilisées au cours des dernières semaines.



[Texte]

So, in response — and I hope I'm not boring present company in this room — I have prepared a brief glossary of those frequently used terms and phrases.

First of all — the best overall acceptable proposal. Now, there was five criteria used in the evaluation process. There was the evaluation of the proponent qualification, the management and operation plan, the transfer plan, the development plan and the business plan. Claridge was adjudged the best of one of these five criteria, the proponent qualification, and Paxport was adjudged the best on the following four.

Now, the evaluation team were unanimous in their point system and the way they operated, but I wanted to make it clear that the best overall acceptable proposal was not the awarding of the contract. That has come up time and time again and it's been a bit of a nuisance to the Chair because, rather than call a witness out of order, we have disagreements coming back and forth. But I would prefer now that we all accept the fact that the best overall acceptable proposal was not the awarding of the contract.

To quote Mr. Rowat:

The government, in all of its contracts, after declaring the best overall proposal, then outlines to them the pieces of that winning proposal that the government feels should be renegotiated, the largest pieces of it.

Mergeco and the Pearson Development Corporation — for all practical purposes, they mean the same thing. Mergeco is the term used when the two proponents, Paxport and Claridge, announced a partnership on the 1st of February, '93 and subsequently registered as the T1T2 Limited Partnership. Then it was agreed that a company known as the Pearson Development Corporation would be the managing general partner of each of the partnerships and its board of directors would act as a management committee in respect of the two partnerships.

Passenger diversion — this refers to the covenant established between the government and the Pearson consortium that Transport Canada would not divert any traffic within a 75 kilometre radius of Pearson airport to another facility unless the passenger stream at Pearson rose above 33 million — actually, 31.5, because they reserved the right to move 1.5 million people. Had the government chosen to divert traffic prior this level being reached, it would have been obliged to pay the consortium compensation.

Now, protected radius refers to the same thing, except that it's only applicable to the local airport authorities already established; Vancouver, Montreal, et cetera. They are prohibited from diverting passengers within a radius of 75 kilometres surrounding a local airport authority. It just differs slightly from the passenger diversion. This caused some confusion.

[Translation]

Ainsi, pour acquiescer à cette demande (et j'espère n'ennuyer personne qui se trouve dans cette pièce), j'ai préparé un petit glossaire de ces expressions et de ces phrases fréquemment utilisées.

Premièrement... la meilleure proposition globale. Cinq critères sont intervenus dans le processus d'évaluation: on parle de l'évaluation des qualités du proposeur, du plan de gestion et d'exploitation, du plan d'aménagement de même que du plan d'affaires. Le groupe Claridge a obtenu le meilleur pointage en ce qui a trait à l'un de ces cinq critères, les qualités du proposeur, tandis que la proposition de Paxport a été jugée la meilleure pour les quatre autres.

L'équipe d'évaluation s'est entendue sur la méthode de qualification par points et sur son mode de fonctionnement. Je voulais bien faire comprendre que ce n'était pas le meilleur soumissionnaire qui obtenait nécessairement le contrat. On en a parlé à de nombreuses reprises, et cela a été un peu embêtant pour la présidence parce que, plutôt que de déclarer qu'un témoin enfreint le règlement, nous n'avons pas cessé d'avoir des différends. Je préférerais maintenant qu'il soit bien entendu que ce n'est pas le meilleur soumissionnaire qui a obtenu le contrat.

Pour citer M. Rowat:

Le gouvernement, à l'égard de tous ces contrats, après avoir annoncé la meilleure proposition globale, précise au soumissionnaire les composantes de cette dernière qui, selon lui, devraient être renégociées, les composantes les plus importantes.

Mergeco et la *Pearson Development Corporation*... à toutes fins pratiques, cela signifie la même chose. Mergeco est l'expression utilisée lorsque les deux proposeurs, Paxport et Claridge, ont annoncé la création de leur société le 1<sup>er</sup> février 1993, qu'elles ont ensuite enregistrée sous le nom de *T1T2 Limited Partnership*. Il est ensuite convenu qu'une société connue sous le nom de *Pearson Development Corporation* s'occuperait de l'administration de chacun des participants à l'entreprise et que son conseil d'administration agirait comme comité de gestion pour les deux participants.

Le trafic-cible passager... on entend par là l'entente conclue entre le gouvernement et le consortium Pearson selon laquelle Transports Canada ne détournerait pas de trafic vers une autre installation, dans un rayon de 75 kilomètres de l'aéroport Pearson, tant que le trafic à Pearson n'aurait pas dépassé 33 millions de passagers par année... en fait, 31,5... parce qu'ils se réservaient le droit de déplacer 1,5 million de personnes. Si le gouvernement devait décider de détourner le trafic avant que ce niveau soit atteint, il était tenu de compenser le locataire.

Par rayon protégé, on entend à peu près la même chose, sauf que l'expression ne s'applique qu'aux autorités aéroportuaires locales déjà établies, comme Vancouver et Montréal. Il leur est interdit de détourner des passagers dans un rayon de 75 kilomètres d'une autorité aéroportuaire locale. Le sens est légèrement différent du trafic-cible de passagers. Cela a créé une certaine confusion.

## [Text]

Rent deferral — this refers to the agreement whereby the government agreed to forgo on three years rent to the value of \$11 million per year to be repaid over ten years at a rate of prime plus 2.5 per cent. The agreement was struck following the Crown's insistence on \$96 million in capital expenditures during the initial stages of the development of Pearson.

Passenger facility charge — this is a head tax levied on people as they pass through an airport terminal. It's usually levied on embarking passengers. Vancouver is the only airport in Canada to charge a PFC — \$5 for flights within the province, \$10 for interprovincial flights, \$15 for international flights. This is applied on top of the airline's rent.

Under the Pearson contract, no PFC was envisioned until year four. Thereafter it would increase in scale until year 10, where it would be at approximately equal to that charged at Terminal 3.

And of course, in connection with that we heard evidence to indicate that the rate charged to airlines should always keep in mind that they're in competition with other huge airports in the United States.

The Air Canada sandwich — this was a situation wherein Mergeco did not become aware until June '93 of the guiding principles and Air Canada's apparent long-term lease at Terminal 2. Upon discovery of this, negotiations between Mergeco, Air Canada and Transport Canada began to resolve the issue. The result was an agreement between Air Canada and Pearson Development Corporation recognizing the right of Air Canada to a long-term lease at Terminal 2. In addition, PDC and Transport Canada agreed to a rent deferral for the first three years of the new lease.

And finally, synergy — simply defined, it means working together. The relevance to Pearson airport is the positive effects of the interrelationship among the three terminals being under the same control. For example, overflows and backlogs of planes could be handled with little disruption to the travelling public; redevelopment or modernization of one or more terminals could take place more easily as air traffic could be relocated from one terminal to another as modernization took place.

I'm sorry if I sound like a school teacher, but this was for the benefit of those people who are almost as confused as committee members listening to the testimony before this committee.

Is there any dispute? Did I get any numbers wrong or does anybody have any quarrel with that simple definition?

**Senator Lynch-Staunton:** Before you call the witnesses, may I be allowed to make a — I don't know if it's a point of order or point of information or a point of clarification, but it's a point of some sort. You can define it after I've made my plea.

That is that on Thursday, Mr. Stehelin of Deloitte & Touche advised us that he had seen a Nixon report whose conclusions were different than the official report that we have before us.

## [Traduction]

Report d'un montant du loyer... on entend par là l'entente selon laquelle le gouvernement a accepté de renoncer à trois ans de loyer à raison de 11 millions par année, qui devront être remboursés sur 10 ans à un taux préférentiel plus 2,5 p. 100. L'entente est intervenue après que la Couronne eut insisté sur des dépenses en capital de 96 millions de dollars effectuées au cours des étapes initiales de l'aménagement de Pearson.

Frais de supplément de service (FFS) s'entend de l'obligation de percevoir des droits des passagers d'un aéroport). On les impose habituellement aux passagers à l'embarquement. Vancouver est le seul aéroport canadien à exiger des FFS... 5 \$ pour les vols à l'intérieur de la province, 10 \$ pour les vols interprovinciaux, 15 \$ pour les vols internationaux. Ces droits viennent s'ajouter au loyer de la ligne aérienne.

Aux termes du contrat Pearson, aucun FFS n'était prévu avant la quatrième année. Par la suite, ceux-ci augmenteraient graduellement jusqu'à la 10<sup>e</sup> année, où ils seraient presque équivalents à ceux qui seraient perçus à l'aérogare 3.

À cet égard, bien sûr, des témoins nous ont signalé que le taux exigé des compagnies aériennes devrait toujours tenir compte du fait que celles-ci soutiennent la concurrence d'autres gigantesques aéroports des États-Unis.

Le sandwich Air Canada... on entend par là une situation selon laquelle Mergeco n'a eu vent qu'en juin 1993 des principes directeurs et du bail à long terme apparent d'Air Canada à l'aérogare 2. Lorsque le chat est sorti du sac, des négociations entre Mergeco, Air Canada et Transports Canada ont amorcé une piste de solution. Air Canada et *Pearson Development Corporation* en sont venus à une entente qui reconnaissait le droit d'Air Canada de louer à bail, à long terme, l'aérogare 2. En outre, *Pearson Development Corporation* et Transports Canada se sont entendus pour reporter le montant de loyer pour les trois premières années du nouveau bail.

J'en arrive enfin à la synergie, qui se définit simplement comme la coopération. L'aéroport Pearson n'obtiendra des résultats positifs que si les trois aérogares relèvent d'une même administration. Par exemple, la surcharge et les retards pourraient se régler sans trop nuire aux voyageurs; le réaménagement ou la modernisation d'une ou de plus d'une aérogare pourrait se faire plus facilement vu que le trafic pourrait être détourné vers une autre aérogare pendant l'exécution des travaux.

Je suis désolé de vous avoir parlé comme un maître d'école, mais je l'ai fait dans l'intérêt de ceux qui sont presque aussi perdus que les membres du comité à l'écoute des témoignages qui y sont livrés.

Y a-t-il quelque chose à redire? Est-ce que j'aurais mal cité certains chiffres, ou quelqu'un s'oppose-t-il à cette définition?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Avant que vous appeliez les témoins, permettez-moi d'intervenir... je ne sais pas s'il s'agit d'un rappel au règlement, d'un renseignement ou d'un éclaircissement. Vous pourriez en donner une définition après m'avoir écouté.

C'est que jeudi, M. Stehelin, de Deloitte & Touche nous a informés qu'il avait vu un rapport Nixon, dont les conclusions différaient de celles du rapport officiel que nous avons sous la



[Texte]

What I would like to ask the Chair or Mr. Nelligan or both — and both if need be — is has any effort been made to find that report that Mr. Stehelin swore — or told us under oath he had seen that had a different conclusion than the report which had been officially presented to the Government of Canada and is now before us today?

**Mr. John P. Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Senators, when we heard the answer from Mr. Stehelin, I was aware of a report which has been presented in the litigation which could be considered a second report and I obtained a copy of it the next morning and sent it to Mr. Stehelin, but unfortunately, we were not able to communicate on Friday afternoon and he's been involved in other litigation in Toronto this week. So I haven't been able to get a definitive answer, but I can assure you that I will clarify this matter with Mr. Stehelin as soon as he's available and will report to the committee at the first possible instance.

**Senator Lynch-Staunton:** The report which the government released on Thursday or Friday following Mr. Stehelin's testimony has the same conclusion as the official report, but it also refers to chapters and appendices and I was wondering if we had all that documentation with the release of the report or that we only have the release of the second report.

**Mr. Nelligan:** That's all we have, sir.

**Senator Lynch-Staunton:** Could you —

**Mr. Nelligan:** I intend to follow that up.

**Senator Lynch-Staunton:** — through you, Mr. Chairman, see that we get the full documentation which accompanied the so-called second report?

**Mr. Nelligan:** If I may explain, on the Thursday afternoon, we discussed with the officials looking after the production of documents making available to us all of the Nixon documents and they assured us that they were doing that. The difficulty was that apparently, they had been filed in different places, returned to their origin, and they were still getting them together, but so far as they were aware these documents didn't exist, but they were still looking for them.

**Senator Lynch-Staunton:** So we have a draft report which suggests that there is documentation appendices which are not available, we have a final report which has been challenged by Mr. Stehelin, and we have maybe a third report which draws conclusions which the official report doesn't. So I think, Chairman, maybe we should hire our own gum shoes and get cracking on this and find out how many reports there are and which one is credible. Thank you.

**The Chairman:** Mr. Nelligan, would you please introduce our witnesses.

**Mr. Nelligan:** Senators, we have three witnesses before us today to deal with Treasury Board issues. Mr. Al Clayton was with us, of course, in the first week of hearings and he is on the Treasury Board secretariat. Joining him today is Mr. Mel Cappe, who is the Deputy Secretary of the Program Branch of the

[Translation]

main. J'aimerais demander au président ou à M. Nelligan ou aux deux (aux deux s'il le faut) si des efforts ont été déployés pour mettre la main sur ce rapport que M. Stehelin a juré... ou nous a dit sous serment... avoir vu, rapport dont la conclusion diffère de celle contenue dans le rapport qui a été officiellement présentée au gouvernement et que nous avons sous la main ici aujourd'hui?

**M. John P. Nelligan, c.r., conseiller du comité:** Sénateurs, lorsque nous avons entendu la réponse de M. Stehelin, j'étais au courant d'un rapport qui a été présenté dans le cadre de l'affaire et qui pourrait être considéré comme un deuxième rapport. J'en ai obtenu un exemplaire le lendemain matin et je l'ai fait parvenir à M. Stehelin. Nous n'avons malheureusement pas pu nous parler vendredi après-midi et celui-ci s'occupe d'une autre affaire à Toronto cette semaine. Il m'a donc été impossible d'obtenir une réponse finale, mais je puis vous assurer que je tirerai les choses au clair avec M. Stehelin dès qu'il se libérera et que je ferai rapport au comité dans les plus brefs délais.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le rapport que le gouvernement a publié jeudi ou vendredi après le témoignage de M. Stehelin contient la même conclusion que le rapport officiel, mais il renvoie également à des chapitres et des appendices. Je me demandais si nous avions tous ces documents ou si nous avions seulement le deuxième rapport.

**M. Nelligan:** C'est tout ce que nous avons, monsieur.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pourriez-vous...

**M. Nelligan:** J'ai l'intention de poursuivre la chose.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Monsieur le président, pourriez-vous voir à ce que l'on nous remette tous les documents qui accompagnaient ce que nous appelons le deuxième rapport?

**M. Nelligan:** Permettez-moi de vous expliquer. Le jeudi après-midi nous avons parlé avec les fonctionnaires qui s'occupaient de produire les documents, de nous fournir tous les documents qui accompagnaient le rapport Nixon. Ils nous ont assuré qu'il s'affairaient à cette tâche. Ce qui les préoccupait, c'est qu'il semblait que ceux-ci avaient été classés à différents endroits, retournés à leur lieu d'origine et qu'ils s'occupaient de les rassembler; à ce qu'ils savaient, ces documents n'existaient pas, mais ils continuaient à les chercher.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ainsi, nous avons une ébauche de rapport qui laisse supposer qu'il y a des appendices qui ne sont pas disponibles, nous avons un rapport final qui a été mis en doute par M. Stehelin et nous avons peut-être un deuxième rapport dont la conclusion diffère de celle du rapport officiel. Je pense donc, monsieur le président, que nous devrions peut-être embaucher nos propres détectives et nous mettre à l'oeuvre afin de déterminer combien de rapports il y a et lequel d'entre eux est crédible. Merci.

**Le président:** Monsieur Nelligan, auriez-vous l'obligeance de présenter nos témoins.

**M. Nelligan:** Sénateurs, nous accueillons aujourd'hui trois témoins qui nous entretiendront du Conseil du Trésor. M. Al Clayton était bien sûr avec nous la première semaine des audiences et il fait partie du Secrétariat du Conseil du Trésor. Il est accompagné aujourd'hui de M. Mel Cappe, sous-secrétaire de la



*[Text]*

Treasury Board secretariat and Mr. Sid Gershberg, who is the Assistant Secretary of the Economic Programs Sector.

You have been provided with a bundle of documents which relate to memos and documents which they prepared during the course of the negotiations for the Pearson contract.

I'm sorry, Mr. Cappe is now the Deputy Minister of Environment.

I'm sorry, Mr. Cappe, I missed that.

**The Chairman:** You're aware of the fact that we're swearing witnesses, gentlemen.

(Mel Cappe, *sworn*:)

(Sid Gershberg, *sworn*:)

**The Chairman:** Mr. Cappe, it's good to see again, as I told you on the elevator. You are certainly no stranger to parliamentary committees. I remember the days when you used to appear before Senator Ian Sinclair, who we miss very much. I was his deputy chairman at the time and we used to look forward to your appearances and we used to have a fair amount of fun together.

I recall that at one hearing you had just changed departments and he said to you, "Mr. Cappe, is your new minister a nice man?" And you said, "Yes, Mr. Chairman." He said, "Does he treat you well?" You said, "Yes, Mr. Chairman." "He doesn't bully you or do anything like that?" "No, Mr. Chairman." "Do you get along well?" "Yes we do, Mr. Chairman", which is some idea of the respect and affection he had for you because he was, as you know, outwardly he always appeared to be a bully, but you always stood your ground and I'm sure you will today.

A few weeks ago, Senator Kirby, who is the vice-chairman of this committee, said — I'm sure humorously — that when I was as public servant, he said, I stayed away from the Treasury Board as much as possible.

**Mr. Mel Cappe, Deputy Minister, Environment Canada:** Wise man.

**The Chairman:** So what is this mysterious group, this central agency that you were once with? Is it in a basement somewhere in Ottawa? What does it do? What is its function? What is its purpose in government affairs?

**Mr. Cappe:** Thank you, Mr. Chairman, and it is indeed a pleasure to appear before this committee. I have a prepared text that I would be pleased to go through which I hope will answer your question.

My name is Mel Cappe and I'm the Deputy Minister of the Environment. However, from January 1990 to May of 1994, I was the Deputy Secretary, Program Branch, in the Treasury Board secretariat. In two weeks, I'll be celebrating my 20th anniversary in the public service of Canada and I'm quite proud of that.

*[Traduction]*

Division des programmes du Secrétariat du Conseil du Trésor, ainsi que de ce que M. Sid Gershberg, secrétaire adjoint du Secteur des programmes économiques.

Ils nous ont apporté une flopée de documents relatifs à des notes de service et des documents qu'ils ont préparés dans le cadre des négociations du contrat Pearson.

Je suis désolé, mais monsieur Cappe est maintenant sous-ministre de l'Environnement.

Je suis désolé, monsieur Cappe, cela m'a échappé.

**Le président:** Vous êtes au courant du fait que nous assermentons les témoins, messieurs.

(Mel Cappe, *assermenté*:)

(Sid Gershberg, *assermenté*:)

**Le président:** Monsieur Cappe, cela fait plaisir de vous revoir, comme je vous le disais dans l'ascenseur. Vous n'êtes certainement pas un nouveau venu aux comités parlementaires. Je me souviens de l'époque où vous aviez l'habitude de comparaître devant le sénateur Ian Sinclair, qui nous manque beaucoup. J'assumais alors la vice-présidence et nous avions l'habitude de nous réjouir d'avance de vos comparutions, parce que nous nous amusions beaucoup ensemble.

Je me souviens d'une audience où vous veniez tout juste de changer de ministère et où il vous avait demandé si votre nouveau ministre était gentil. Vous lui aviez répondu que oui. Il vous avait demandé si celui-ci vous traitait bien. Vous lui aviez répondu que oui. Il vous avait demandé si celui-ci vous tyrannisait, par exemple. Vous lui avez répondu que non. Il vous a demandé si vous vous entendiez bien et vous lui avez répondu oui. Cela donne une idée du respect et de l'affection qu'il vous portait, vu qu'il semblait, comme vous le savez, un tyran. Vous avez cependant toujours su ne pas lâcher pied, et je suis convaincu qu'il en sera de même aujourd'hui.

Il y a quelques semaines, le sénateur Kirby, qui est le vice-président de ce comité a dit (et je suis sûr qu'il plaisantait) que lorsque j'étais fonctionnaire, je me tenais le plus loin possible du Conseil du Trésor.

**M. Mel Cappe, sous-ministre, Environnement Canada:** Homme sage.

**Le président:** Quel est donc ce groupe mystérieux, cet organisme central dont vous avez un jour fait partie? Loge-t-il dans un sous-sol quelque part à Ottawa? Que fait-il? Quel est son rôle? Quelle place occupe-t-il dans les affaires gouvernementales?

**M. Cappe:** Merci, monsieur le président, et c'est bien sûr un plaisir de comparaître devant ce comité. J'ai préparé un texte que je serai heureux de vous livrer et qui répondra, je l'espère, à votre question.

Je m'appelle Mel Cappe et je suis sous-ministre de l'Environnement. De janvier 1990 à mai 1994, j'occupais cependant le poste de sous-secrétaire de la Direction des programmes du Secrétariat du Conseil du Trésor. Dans deux semaines, je célébrerai mon 20<sup>e</sup> anniversaire au sein de la fonction publique fédérale et j'en suis très fier.

[Texte]

À ma droite est monsieur Sid Gershberg, qui était à l'époque et qui continue comme sous secrétaire-adjoint, programmes économiques, dans la Direction des programmes, au Secrétariat du Conseil du Trésor. M. Gershberg se rapportait à moi pendant la période en question et est responsable, au Secrétariat, pour les questions de programmes et des politiques reliées aux ministères du gouvernement dans le domaine économique. Et, évidemment, Transports est un de ces ministères.

À ma gauche est monsieur Al Clayton, directeur exécutif du Bureau des immobiliers et matériaux au Secrétariat du Conseil du Trésor. Comme vous vous souviendrez, et comme le disait monsieur Nelligan, M. Clayton a déjà témoigné devant vous le 12 juillet 1995. Comme vous le savez, il est responsable pour la politique en matière de la gestion des immobiliers.

I'd like to explain for honourable senators, as Senator MacDonald has asked the question, roles and responsibilities of the Treasury Board and then for the Treasury Board secretariat, and I make a very important distinction here between the Board of Ministers and the secretariat, so that you can better understand the documentary evidence that you have before you.

The Treasury Board is the only statutory committee of cabinet. The Board was first established by Order in Council July 2, 1867, right after Confederation, but subsequently was recreated by the Financial Administration Act. The Board of Ministers has powers with respect to financial, administrative and personnel management of the public service and Crown corporations. Its powers flow from the Financial Administration Act, the federal Real Property Act, the Public Service Employment Act and the Official Languages Act, among others. The Board of Ministers has the responsibility of approving expenditures of government, establishing policies which other departments use in managing their affairs and as employer of the public service. The Board of Ministers is traditionally interested in the financial implications of government decisions, the quality of service to Canadians, the fairness and treatment of employees and so on.

Therefore, for a major initiative such as TIT2 at Pearson, the Treasury Board, at a minimum, would be required to approve the overall project prior to the issuance of an RFP, to subsequently approve details related to such issues as adjustments to Transport Canada funding levels, to employee transfers and official language issues and, finally, to provide approval of the terms and conditions of the land transfer and related agreements prior to signature by the initiating minister.

The Treasury Board secretariat, as distinct from the Board, is responsible to Parliament through the President of the Treasury Board but has a complex accountability. It is accountable to the President of the Treasury Board as its minister, but has as well the responsibility to give the Board, as a collectivity, its best professional advice.

[Translation]

On my right is Mr. Sid Gershberg, who was then and still is Assistant Secretary for Economic Programs with Treasury Board's Program Branch. Mr. Gershberg reported to me during the period in question and is responsible for program and policy issues relating to federal departments with an involvement in the economic domain. And of course Transport Canada is one of those departments.

On my left is Mr. Al Clayton, Executive Director of Treasury Board's Bureau of Real Property and Materiel. As you will recall, and as Mr. Nelligan mentioned, Mr. Clayton has appeared before you once already, on July 12. As you know, he is responsible for real-property management policy.

J'aimerais expliquer aux honorables sénateurs, vu que le sénateur MacDonald a posé la question, les rôles et les responsabilités du Conseil du Trésor, de même que du Secrétariat du Conseil du Trésor, et je fais ici une très importante distinction entre le Conseil des ministres et le secrétariat, pour que vous compreniez mieux les documents qui ont été déposés au comité.

Le Conseil du Trésor est le seul comité du Cabinet prévu dans une loi. Sa création remonte à un décret du 2 juillet 1867, au lendemain de la Confédération. Il a par la suite été réétabli par la Loi sur l'administration financière. Le conseil des ministres détient des pouvoirs en ce qui a trait à la gestion financière, administrative et du personnel de la fonction publique et des sociétés d'État. Ces pouvoirs lui sont entre autres conférés par la Loi sur la gestion des finances publiques, la Loi sur les immeubles fédéraux, la Loi sur l'emploi dans la fonction publique, de même que la Loi sur les langues officielles. Le conseil des ministres est chargé d'approuver les dépenses du gouvernement, de fixer les politiques dont se servent les autres ministères pour administrer leurs affaires et à titre d'employeur de la fonction publique. Il est de tradition que le conseil des ministres s'intéresse entre autres aux répercussions financières des décisions du gouvernement, à la qualité des services offerts aux Canadiens, à l'équité, de même qu'au traitement réservé aux employés.

Ainsi, dans le cas d'une initiative importante comme TIT2 à Pearson, le Conseil du Trésor serait tenu autant que possible d'approuver le projet global avant d'envoyer une demande de proposition, d'adopter par la suite les détails relatifs à des questions comme les rajustements au financement de Transports Canada, au transfert d'employés, de même qu'à des questions se rapportant aux langues officielles; enfin, il approuverait les conditions des ententes ayant trait au transfert de terrains et à d'autres ententes connexes préalablement à la signature du ministre responsable.

Le secrétaire du Conseil du Trésor, par opposition au conseil, est comptable devant le Parlement par l'entremise du président du Conseil du Trésor. Il s'agit là toutefois de responsabilités complexes. Il est responsable devant le président du Conseil du Trésor à titre de ministre, mais il est également tenu de donner au conseil, en tant qu'entité, les meilleurs avis professionnels possibles.



[Text]

The secretariat is organized into a number of branches which have changed over the period. At the outset of the Pearson affair, there were no less than eight groups involved in one way or another in the Pearson file, as are reflected in the documents.

There was Program Branch, of which I was the head, responsible for expenditures and financial issues; Personnel Policy Branch, as the employer of the public service; Human Resources Development Branch, responsible for training and development of those public servants — and those two branches were subsequently amalgamated into the Human Resources Policy Branch. Administrative Policy Branch was responsible for both contract policy and real property management. Official Languages Branch was responsible for language policy. Legal Services in Treasury Board secretariat was responsible for advising us as Justice lawyers attached to the Treasury Board Secretariat. And, in addition, there was the Comptroller General, responsible for accounting policies and financial liabilities as well, who was also interested and involved.

The Program Branch is the only one of these organizations or groups within the department that was organized along portfolio or departmental lines. So we had a division dealing with Transport and Environment and a few analysts dealing with Transport. Therefore, although several of the issues in the Pearson file would have fallen to my colleagues in other branches — for instance Mr. Clayton and colleagues in Personnel Branch — the Program Branch played the coordinating role in combining those concerns into a corporate perspective or TBS position and reflected in notes going to the Secretary, to the President, and ultimately to the Board.

The secretariat plays an important challenge function in the government decision-making process. They raise issues and questions for ministers and officials to ensure that they're taken into account in the decision-making process. Their objective is to ensure that all the right questions have been asked and that ministers have adequate information with which to come to a judgment on a file.

In most departments across government the TBS is viewed as a necessary evil. If I may be allowed a bit of a personal perspective, I wasn't out of the Treasury Board secretariat for very long before I had that same view.

In my current responsibilities, I can honestly say that we realize we have to satisfy the TBS and their concerns in order to move our files along. However, it is our view from time to time in the Department of the Environment that they do get in the way. We have very good initiatives and sometimes they find fault with them. And, yes, they can slow things down. However, in the end, perhaps I, better than many of my colleagues in the Department of

[Traduction]

Le Secrétariat comporte de nombreuses directions et sa composition a changé au cours de la période. Au début de l'affaire Pearson, pas moins de huit groupes intervenaient d'une manière ou d'une autre dans le dossier Pearson, comme en témoignent les documents.

Il y avait la Direction des programmes, que je chapeautais et qui s'occupait des dépenses et des questions financières; la Direction de la politique du personnel en tant qu'employeur de la fonction publique; la Direction du perfectionnement des ressources, chargée de la formation et du perfectionnement de ces fonctionnaires... ces deux directions ont par la suite été fusionnées en une seule, qui s'occupait de la politique des ressources humaines. La Direction de la politique administrative s'occupait à la fois de la politique relative aux contrats, de même que de la gestion des biens immobiliers. Quant à la Direction des langues officielles, elle administrait la politique linguistique. Les services juridiques du Secrétariat du Conseil du Trésor avaient pour fonction de nous conseiller en tant qu'avocats du ministère de la Justice rattachés au Secrétariat du Conseil du Trésor. Il y avait en outre le Bureau du contrôleur général, qui s'occupait des politiques comptables de même que des passifs financiers; il s'intéressait également à la question et y jouait un rôle.

La Direction des programmes est la seule parmi ces groupes au sein du ministère dont l'organisation s'appuie sur l'approche de la gestion de portefeuille. Nous avions donc une division faisant affaire avec les ministères des Transports et de l'Environnement et quelques analystes traitant avec Transports. Par conséquent, même si plusieurs des questions inhérentes au dossier Pearson avaient incombé à mes collègues d'autres directions... par exemple M. Clayton et mes collègues de la Direction du personnel... la Direction des programmes s'est occupée d'établir un plan ministériel ou une position du STC qui se reflétait dans les notes destinées au Secrétaire, au président et, finalement, au conseil.

Le Secrétariat joue un rôle à la fois exigeant et stimulant dans le processus décisionnel du gouvernement. Il soulève des questions et des problèmes pour les ministres et les hauts fonctionnaires pour faire en sorte qu'il en soit tenu compte dans les prises de décision. Il veille à ce que toutes les bonnes questions soient posées et à ce que les ministres disposent des renseignements leur permettant de prendre une décision relativement à un dossier.

Dans la plupart des ministères gouvernementaux, le Secrétariat du Conseil du Trésor est considéré comme un mal nécessaire. Si je puis donner mon point de vue personnel, il ne m'a pas fallu beaucoup de temps après mon départ du Conseil du Trésor pour partager ce point de vue.

Dans le poste que j'occupe à l'heure actuelle, je puis dire en toute honnêteté que je me rends compte qu'il faut satisfaire le Secrétariat du Conseil du Trésor et dissiper ses craintes, si l'on veut que les dossiers progressent. Toutefois, nous, du ministère de l'Environnement, estimons de temps à autre que le secrétariat fait obstacle. Nous proposons de très bonnes initiatives et il arrive parfois que celui-ci trouve à redire. Oui, le secrétariat peut ralentir



[Texte]

Environment, have a better appreciation of why they're being so nasty.

Let me explain how the secretariat does its job. Our responsibilities, as I've mentioned, are to advise the President and the Treasury Board and to see that the right issues are being raised around town. We do some analysis ourselves of the issues, but we try to get the line departments to do the analysis we think is required. We, as a central agency, have to have our antennae out all the time, acquiring information and trying to understand the various different views among line departments and other central agencies.

As we have noted, Transport Canada was responsible for the management of the file and for negotiating the deal. However, as officers of the Treasury Board secretariat, we monitored the file so that there would not be any decisions taken which would presume the authorities or decisions of the Treasury Board. Therefore, we participated in many meetings with the Department of Transport, our negotiator and our colleagues in other central agencies, particularly Finance and Privy Council Office. Indeed, we worked closely with colleagues in other central agencies as we often had similar perspectives on such matters.

As I looked back over the weekend in reviewing these documents, I was struck by the fact that the Treasury Board secretariat did its job. As I said earlier, we were to see that the questions got raised and that ministers had the information necessary for them to make decisions. Ministers, of course, would take into account the full range of considerations on the file. At the time, and in retrospect, I'm satisfied that we did our job.

In conclusion, we would like to help the committee understand the record and we would be pleased to answer any questions you have. And, within the context of our responsibilities to protect cabinet confidences, we will be as forthcoming as we possibly can. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Cappe. I think that answers my question.

**Senator Kirby:** I thought you were playing the straight man.

**The Chairman:** The 30-minute limit is in effect again, colleagues. The first questioner, Senator Tkachuk, and Senator Kirby following.

**Senator Tkachuk:** Good afternoon gentlemen. I'm going to continue a little follow-up from the presentation you made, Mr. Cappe, but before we do that, I want to — going through these documents there are a lot of names come up; people that were copied and everything. So what I would like to do first of all is establish who's who and where they sort of fit in the totem pole of authority, so when their names are brought up, we know who we're talking about.

[Translation]

les choses. Toutefois, au bout du compte, je comprends peut-être mieux que bien de mes collègues du ministère de l'Environnement les raisons pour lesquelles le secrétariat est aussi contrariant.

Laissez-moi vous expliquer comment le secrétariat fait son travail. Nos responsabilités, comme je l'ai dit, consistent à conseiller le président du Conseil du Trésor et à faire en sorte que les bonnes questions soient posées. Nous procédons nous-mêmes à certaines analyses, mais nous essayons de faire exécuter par les ministères responsables l'analyse que nous jugeons indispensable. En tant qu'organisme central, le secrétariat doit être constamment aux écoutes, obtenir l'information et essayer de comprendre les différents points de vue des ministères responsables et des autres organismes centraux.

Comme nous l'avons fait remarquer, Transports Canada s'occupait de gérer le dossier et de négocier l'entente. Toutefois, en tant que responsables du Secrétariat du Conseil du Trésor, nous avons suivi le dossier de près pour veiller à ce qu'aucune décision n'abuse des autorités et des décisions du Conseil du Trésor. Nous avons donc participé à de nombreuses réunions avec le ministère des Transports, notre négociateur et nos collègues d'autres organismes centraux, surtout des Finances et du Bureau du Conseil privé. En fait, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les collègues des autres organismes centraux vu que nous partageons souvent les mêmes points de vue sur ces questions.

Alors que je revenais sur le passé en fin de semaine en examinant ces documents, il m'est apparu que le Secrétariat du Conseil du Trésor a assumé ses responsabilités. Comme je l'ai dit plus tôt, nous devions veiller à ce que les questions soient posées et que les ministres aient l'information dont ils avaient besoin pour prendre des décisions. Les ministres, bien sûr, tiendraient compte de toutes les considérations que comportait le dossier. À l'époque, et en rétrospective, je suis convaincu que nous avons bien fait notre travail.

Pour terminer, nous aimerions aider le comité à comprendre le dossier et nous serons heureux de répondre aux questions que les membres voudront bien nous poser. Et, en ce qui a trait à notre responsabilité relative à la protection des documents confidentiels du Cabinet, nous serons le plus ouverts possible. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Cappe, je crois que cela répond à ma question.

**Le sénateur Kirby:** Je croyais que vous jouiez à l'honnête homme.

**Le président:** La limite de 30 minutes est de nouveau en vigueur, chers collègues. Le sénateur Tkachuk posera la première question; il sera suivi du sénateur Kirby.

**Le sénateur Tkachuk:** Bon après-midi, messieurs. Je vais donner suite à l'exposé que vous venez de faire, monsieur Cappe, mais pour commencer, je veux que nous passions au travers de ces documents où figurent le nom de beaucoup de personnes. J'aimerais tout d'abord savoir qui est qui et où ces personnes se situent dans la hiérarchie. Il nous sera ainsi possible, lorsque ces noms seront cités, de savoir de qui nous parlons.

[Text]

So let's start with your position. You were in charge of the Program Branch, so you would report to who?

**Mr. Cappe:** I was the Deputy Secretary, Program Branch, and I reported to the Secretary of the Treasury Board.

**Senator Tkachuk:** Who was?

**Mr. Cappe:** Ian Clark.

**Senator Tkachuk:** He would be the equivalent of a deputy in a department?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** So were you second in command or were there others, sort of did the line go this way from him at the top or were there — that were involved in the file besides yourself?

**Mr. Cappe:** Well, hierarchy is difficult to describe and so I won't try, but what I will tell you is that I was Deputy Secretary of Program Branch and was responsible for the activities of the branch and responsible for signing the memoranda to him, for instance. You'll see my signature on many of those.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Cappe:** There was the Comptroller General, who is also a deputy minister to the President of the Treasury Board. There was as well other deputy secretaries —

**Senator Tkachuk:** Who would that be?

**Mr. Cappe:** That was Andy Macdonald. There was also a number of other deputy secretaries in the Treasury Board secretariat dealing with the file. In particular, at the time, Jean-Guy Fleury, who was the Deputy Secretary of Human Resource Policy Branch who was responsible, at least in the latter part of the period, for dealing with the personnel issues. And you'll see his name there frequently.

**Senator Tkachuk:** So he would be the equivalent title to yours?

**Mr. Cappe:** Quite; deputy secretary, yes.

**Senator Tkachuk:** Now, Mr. Gershberg, what would his — assistant secretary, so what would his — what would your position be?

**Mr. Sid Gershberg, Assistant Secretary, Economic Programs Sector, Treasury Board:** I'd be reporting to Mr. Cappe and I dealt with the —

**Senator Tkachuk:** On this file or this is as part of your job you report to Mr. Cappe?

**Mr. Gershberg:** Yes. And would, in general terms, be responsible for managing a number of files across the economic sector so that Transport Canada would be one of the departments in my portfolio. There would be quite a number of others. And so at any given time we would be managing a fairly large number of files of which Pearson was one.

**Senator Tkachuk:** Okay, Mr. C. Swan — or I shouldn't use Mr. or Ms. I have no idea. C. Swan?

[Traduction]

Commençons donc par votre poste. Vous chapeautiez la Direction des programmes. De qui releviez-vous?

**M. Cappe:** J'étais le sous-secrétaire de la Direction des programmes et je rendais compte au Secrétaire du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui était?

**M. Cappe:** Ian Clark.

**Le sénateur Tkachuk:** Son poste serait au niveau de celui du sous-ministre dans un ministère?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous étiez donc commandant en second, ou y avait-il d'autres personnes qui s'occupaient également du dossier?

**M. Cappe:** Il est difficile de décrire la hiérarchie, je n'essaierai donc pas de le faire; je vous dirai toutefois que j'étais sous-secrétaire de la Direction des programmes, que je m'occupais des activités de cette dernière et que je signalais par exemple les notes qui lui étaient adressées. Vous verrez ma signature sur quantité d'entre elles.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Cappe:** Il y avait le contrôleur général qui est aussi au rang de sous-ministre. Il y avait d'autres sous-secrétaires...

**Le sénateur Tkachuk:** De qui s'agirait-il?

**M. Cappe:** Il y avait Andy Macdonald. Un certain nombre d'autres sous-secrétaires du Secrétariat du Conseil du Trésor s'occupaient également de ce dossier. Il y avait plus particulièrement à l'époque Jean-Guy Fleury, qui était le sous-secrétaire de la Direction de la politique des ressources humaines. Il devait, du moins au cours de la dernière moitié de la période, s'occuper des questions de personnel. Vous verrez son nom fréquemment.

**Le sénateur Tkachuk:** Son titre serait donc équivalent au vôtre?

**M. Cappe:** Tout à fait, sous-secrétaire.

**Le sénateur Tkachuk:** Maintenant, monsieur Gershberg: quel serait... secrétaire adjoint... votre poste?

**M. Sid Gershberg, secrétaire adjoint, Secteur des programmes économiques:** Je relevais de M. Cappe et je me suis occupé...

**Le sénateur Tkachuk:** De ce dossier, ou releviez-vous de votre M. Cappe dans le cadre de votre travail?

**M. Gershberg:** Oui. Et j'étais, en règle générale, responsable de la gestion d'un certain nombre de dossiers à caractère économique de sorte que Transports Canada comptait parmi les ministères de mon secteur. Il y en avait beaucoup nombre d'autres. Ainsi à un moment donné, nous nous occupions d'un nombre assez important de dossiers dont le dossier Pearson.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. M. C. Swan... monsieur ou madame. Je n'en n'ai aucune idée. C. Swan?

[Texte]

**Mr. Cappe:** Ms Swan is Carol Swan, who was the Director of the Transport and Environment Division, and she reported to Mr. Gershberg.

**Senator Tkachuk:** Okay. And then Mr. Cleevely, I think it is. Is that right?

**Mr. Cappe:** Mr. Cleevely was a senior analyst in Ms Swan's division and, as I indicated in my opening remarks, we had two officers dealing with Transport issues, and Mr. Cleevely was one of those two officers, and he was the one who handled the Pearson file for the Program Branch and played that coordinating role that I described in terms of the responsibilities of the other —

**Senator Tkachuk:** So Cleevely reports to Swan?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Who reports to Gershberg who reports to you?

**Mr. Cappe:** Fair comment.

**Senator Tkachuk:** That's fair enough?

**Mr. Cappe:** I should tell you that the Program Branch operates as a fairly flat organization, notwithstanding the hierarchy you've just described.

**Senator Tkachuk:** Okay. I have another name here that I don't want to mispronounce: Maria P-A-G-L-I-A-R-E-L-L-O.

**Mr. Cappe:** Maria Pagliarello is the other officer who dealt with Transport issues at the time reporting to Ms Swan.

**Senator Tkachuk:** So Cleevely and Maria report to Swan equivalently, or is there differences in rank there, too?

**Mr. Cappe:** Yes, but they're at the same — that's why I say hierarchy is hard to describe. They were at the same level but indeed they were classified differently.

**Senator Tkachuk:** I just want to know who we're dealing with. That's why I'm going through this process, so bear with me please.

Now we have Nicole Desormeaux.

**Mr. Gershberg:** She was essentially my secretary, administrative assistant.

**Senator Tkachuk:** Okay, so Nicole works for Gershberg.

**Mr. Gershberg:** That's right.

**Senator Tkachuk:** Then we have Paul Gonu.

**Mr. Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property Management, Treasury Board:** Maybe with that name I'll go down my side of the chart.

**Senator Tkachuk:** Where are you in all of this? I was going to get to you.

[Translation]

**M. Cappe:** Il s'agit de Mme Carol Swan qui dirigeait la Division des transports et de l'environnement et qui relevait de M. Gershberg.

**Le sénateur Stewart:** D'accord. Et ensuite, M. Cleevely, si je ne m'abuse.

**M. Cappe:** Monsieur Cleevely était analyste principal dans la division de Mme Swan et, comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, il était l'un des deux fonctionnaires qui s'occupaient des questions relevant de Transports Canada; il s'est occupé du dossier Pearson pour la Direction des programmes et s'est occupé de la coordination que j'ai décrite lorsque j'ai parlé des responsabilités de l'autre...

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur Cleevely relevait donc de Mme Swan?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui relève de Gershberg, qui relève de vous?

**M. Cappe:** Tout à fait juste.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est juste?

**M. Cappe:** Je devrais vous dire que la Direction des programmes fonctionne de façon assez linéaire, malgré la hiérarchie que vous venez tout juste de décrire.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. J'ai un autre nom ici que je ne sais pas trop comment prononcer: Maria P-A-G-L-I-A-R-E-L-L-O.

**M. Cappe:** Maria Pagliarello est l'autre fonctionnaire qui s'occupait des questions de transport et qui rendait compte à Mme Swan.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, Cleevely et Maria relevaient de Mme Swan au même titre, ou y a-t-il des différences là également?

**M. Cappe:** Oui, mais elles sont au même... c'est la raison pour laquelle j'ai dit que la hiérarchie est difficile à décrire. Ces personnes étaient au même niveau, mais leur classification était différente.

**Le sénateur Tkachuk:** Je veux juste savoir qui s'occupait de quoi. C'est la raison pour laquelle je procède ainsi, je vous demanderais donc encore un peu de patience s'il vous plaît.

Nous avons maintenant Nicole Desormeaux.

**M. Gershberg:** Elle était principalement ma secrétaire, une adjointe administrative.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Nicole travaille donc pour Gershberg.

**M. Gershberg:** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons ensuite Paul Gonu.

**M. Al Clayton, directeur exécutif, Bureau de gestion des biens immobiliers, Conseil du Trésor:** Peut-être qu'à partir de ce nom, je continuerai de mon côté de l'organigramme.

**Le sénateur Tkachuk:** Où vous situez-vous dans tout ceci? J'allais arriver à vous.



[Text]

**Mr. Clayton:** Well, you have.

**Senator Tkachuk:** I knew that.

**Mr. Clayton:** One of the deputy secretaries, equivalent to Mr. Cappe, was Richard Paton at the time, who is the Deputy Secretary of Administrative Policy Branch. I reported, as the Executive Director, the Bureau of Real Property and Materiel, to Mr. Paton. Mr. Gonu, within the Bureau of Real Property and Materiel, we have — at that time we had, I guess, four directors. One of them, Mr. Bill Lye, dealt with issues related to, amongst other things, Transport Canada land issues. Paul Gonu reported to him. Mr. Gonu, amongst his many duties, was the person that dealt with Transport Canada land issue across the country.

**Senator Tkachuk:** Okay. I think I've got everybody that are mostly copied. There's probably others, but I think most of them are copied on the memos.

Now, within Treasury Board — I know from my experience in government, ministers would say they had to actually lobby Treasury Board. It is the sort of place where you authorize something to happen, especially when it concerns money.

**Mr. Cappe:** That's a fair characterization, but imprecise, if I may, senator. The Financial Administration Act creates the responsibility and obligation of the Treasury Board to approve government expenditures, but the Treasury Board can delegate that authority to ministers, and so not all expenditure decisions come to the Board and indeed ministers can delegate to officials. So that's why I'm trying to add precision to your comment but, by and large, that's not a bad characterization.

**Senator Tkachuk:** I was just taking it from Norman Ward's edited version of Dawson's *The Government of Canada*, which —

**Mr. Cappe:** And I'm not going to argue with Mr. Ward.

**Senator Tkachuk:** — who said that the Board's chief function is one that can be expressed in a single word, "no". So that's sort of where I got the question from.

But let's go back to the genesis of the deal. When was it first brought to the attention of the Treasury Board; the issue of — was it the issue of the RFP or was it the actual leasing policy itself?

**Mr. Cappe:** Let me give a general answer then ask my colleagues to comment, but one of the points to keep in mind is that the issue of the treatment of airports has an issue and the financing and determination of expenditures for airports was something that was dealt with in policy discussions prior to the Pearson deal. So one has to look at cabinet and Treasury Board and other considerations of those policy files as the issue of management of airports was dealt with by government and then, Pearson came along in that context. The precise date I couldn't put my finger on.

[Traduction]

**M. Clayton:** Eh bien! vous y êtes.

**Le sénateur Tkachuk:** Je le savais.

**M. Clayton:** L'un des autres sous-secrétaires était à l'époque Richard Paton; il était chargé de la direction de la politique administrative. Je relevais, en tant que directeur exécutif du Bureau de gestion des biens immobiliers, de M. Paton. Le bureau comptait à cette époque, si je ne m'abuse, quatre directeurs. L'un d'entre eux, M. Bill Lye, s'occupait entre autres des questions foncières relevant de Transports Canada. Paul Gonu relevait de lui. Monsieur Gonu devait, dans le cadre de ses nombreuses fonctions, s'occuper des questions foncières relevant de Transports Canada à l'échelle du pays.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Je crois que je n'ai manqué personne dont le nom figure sur les documents. Il y en a peut-être d'autres, mais je crois que la plupart d'entre eux figurent sur les notes.

Maintenant, au sein du Conseil du Trésor... je sais, d'après l'expérience que j'ai acquise au sein du gouvernement, que les ministres diraient qu'ils ont dû en fait exercer des pressions auprès du Conseil du Trésor. C'est là qu'ils doivent s'adresser s'ils veulent faire approuver leurs projets, surtout lorsqu'il s'agit d'argent.

**M. Cappe:** C'est juste, mais imprécis, si vous me le permettez, sénateur. La Loi sur la gestion des finances publiques oblige le Conseil du Trésor à approuver les dépenses gouvernementales mais celui-ci peut déléguer cette autorité aux ministres. Toutes les décisions en matière de dépenses ne sont pas présentées au conseil et, en fait, les ministres ont le pouvoir de déléguer aux hauts fonctionnaires. C'est la raison pour laquelle j'ajoute des précisions à votre observation mais, dans l'ensemble, vous n'avez pas tort.

**Le sénateur Tkachuk:** Je tirais simplement cela de la version révisée de Norman Ward du document de Dawson *The Government of Canada*, qui...

**M. Cappe:** Et je ne vais pas contester les propos de M. Ward.

**Le sénateur Tkachuk:** ...qui a dit que la principale fonction du Bureau peut s'exprimer dans un seul mot: «Non». C'est en quelque sorte de là qu'émane la question.

Mais revenons à la genèse de l'entente. Lorsqu'elle a été pour la première fois signalée à l'attention du Conseil du Trésor; la question de... s'agissait-il de la demande de proposition ou de la politique réelle ayant trait au bail?

**M. Cappe:** Permettez-moi de donner une réponse générale et de demander ensuite à mes collègues de compléter; l'une des choses qu'il ne faut pas oublier c'est qu'il y avait deux questions: d'une part, celle de la gestion des aéroports et, d'autre part, celle de leur financement qui avait fait l'objet de discussions de politique avant l'entente relative à l'aéroport Pearson. Le gouvernement examinait d'autres impératifs de ces dossiers et la gestion des aéroports et la question de l'aéroport Pearson est intervenue dans ce contexte. Je ne pourrais vous donner une date précise.

[Texte]

**Mr. Gershberg:** Just following on that, I think you'd have to go back to, I think it was in 1987 policy on the development of airports which included the local airport authority policy and the possibility of privatization. So it really stems from that period.

**Senator Tkachuk:** Would that have been a Treasury Board discussion, or a minute, or would there have been — did it need approval from Treasury Board?

**Mr. Gershberg:** There was a policy announced by the government in that regard.

**Senator Tkachuk:** So does it relate to Treasury Board or was it announced without Treasury Board discussion or approval?

**Mr. Cappe:** Honourable senators, you're getting at the question now of what the Treasury Board did or didn't discuss and, with respect, I think that we're starting to —

**Senator Tkachuk:** Let me put it another way: decide.

**Mr. Cappe:** Even worse. May I just suggest that we try not to get at the question of whether the Treasury Board did or didn't have this on its agenda and discuss it at a particular time because we're then getting into the issue of cabinet confidences. What I'd rather talk about, and I think the original question was would this kind of issue come forward to the Treasury Board for approval and how would it be dealt with in the normal process. And if we can generalize it in that context I think the answer would be that, as I indicated in my opening remarks, before the RFP would have gone out in the normal course of events for an initiative like this, the Treasury Board would have seen those kinds of issues.

**Senator Tkachuk:** Well —

**Mr. Clayton:** Maybe to help be as specific I think as we can be, on major lease projects, which this is, there is a Treasury Board policy and process called preliminary project approval and preliminary project approval, which is provided by Treasury Board on major project initiatives, involves essentially reviewing the rationale as to whether a project should or should not proceed, what the options are, and providing authority, in the case of an RFP process, in terms of reviewing the conditions or the general theme of the RFP, and that sort of approval is required before the initiating minister can proceed.

**Senator Tkachuk:** Well what would happen in a hypothetical case? What kind of preparation would Treasury Board — what would you do to get prepared for an event like this?

**Mr. Clayton:** Maybe I can talk about the relationship with Transport airports and then to your question. There was, literally going back to 1987, because of the nature of the initiatives going on within Transport Canada airports related to land — if you think about it, the initial policy statements, the airport management, the local airport authority initiative, the Terminal 3 initiative — an almost continuous relationship between the

[Translation]

**M. Gershberg:** Afin de poursuivre simplement là-dessus, je crois qu'il faudrait remonter à une politique de 1987 sur l'aménagement des aéroports, qui incluait la politique relative aux administrations aéroportuaires locales et la possibilité de privatisation. Cela remonte vraiment à cette période.

**Le sénateur Tkachuk:** Se serait-il agi d'une discussion du Conseil du Trésor, ou d'un procès-verbal, ou y aurait-il eu... fallait-il l'approbation du Conseil du Trésor?

**M. Gershberg:** Le gouvernement avait annoncé une politique à cet égard.

**Le sénateur Tkachuk:** Se rapporte-elle au Conseil du Trésor ou l'a-t-on annoncée sans en avoir discuté avec le Conseil du Trésor ou sans son approbation?

**M. Cappe:** Honorables sénateurs, vous en venez maintenant à la question de savoir ce qu'a discuté ou n'a pas discuté le Conseil du Trésor et, à cet égard, je crois que nous commençons...

**Le sénateur Tkachuk:** Permettez-moi d'utiliser plutôt le verbe décider.

**M. Cappe:** C'est encore pire. Puis-je simplement suggérer que nous n'essayions pas de nous demander si cette question a bel et bien fait partie du plan d'action du Conseil du Trésor et si celui-ci en a discuté à un moment particulier vu que nous en arrivons alors à la question des documents confidentiels du Cabinet. Ce dont je parlerai plutôt, et je crois que la question initiale était de savoir si ce genre de question était soumise au Conseil du Trésor et quel traitement on lui réserverait dans le processus normal. Et si nous pouvons généraliser à cet égard, je crois que dans le cas d'une initiative comme celle-ci et comme je l'ai dit dans mes remarques liminaires, la réponse serait que le Conseil du Trésor aurait examiné ces questions avant de solliciter des propositions dans le cours normal des événements.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien!

**M. Clayton:** Pour apporter toutes les précisions possibles à propos d'importants projets de bail, comme c'est le cas ici, il existe au Conseil du Trésor une politique et un processus pour les grands projets qu'on appelle approbation préliminaire de projets, et qui consistent essentiellement à examiner l'opportunité de donner suite ou non à un projet, les options qui existent, et à fournir l'autorisation, en ce qui concerne une demande de proposition, c'est-à-dire examiner les conditions ou le thème général de la demande de proposition. C'est le genre d'approbation qui est nécessaire avant que le ministre responsable puisse aller de l'avant.

**Le sénateur Tkachuk:** Que se passerait-il dans un cas hypothétique? Que fait le Conseil du Trésor pour se préparer à ce genre d'événement?

**M. Clayton:** Je pourrais peut-être parler des liens avec les aéroports du ministère des Transports, puis répondre à votre question. Depuis 1987, en raison des initiatives prises dans les aéroports relevant de Transports Canada en matière foncière... entre autres les premiers énoncés de politique, l'administration aéroportuaire, l'initiative d'administration aéroportuaire locale, le projet d'aérogare 3... le Secrétariat du Conseil du Trésor et les

[Text]

Treasury Board secretariat and officials of Transport Canada. Therefore, there were, in effect, at the staff level, sort of no surprises of anything that was going to come to the Treasury Board ministers. In effect, by the time anything would show up there had obviously been ongoing communications for literally quite often months; years. And that is, I think, it would be fair to say, also was occurring with the other central agencies with Transport Canada.

**Senator Tkachuk:** Would it be fair to say it's almost like a parallel process?

**Mr. Cappe:** I'd rather say that it was a continuous process, that —

**Senator Tkachuk:** That's fair enough.

**Mr. Cappe:** Mr. Clayton's comment that there should be no surprises was really our objective so that when, as I tried to characterize in my opening remarks, when the case came to the Treasury Board, we, as officials serving the Board, would like to be in a position to advise them that we had seen the deal and been aware of what the proposals were and looked at it from different perspectives and been able to advise the Board. So it's in the interests of the departments — and now I'm speaking as the Deputy Minister of the Environment — it's in my interest to make sure that the officers of the Treasury Board are au courant with the proposals that I would bring to the Treasury Board or my ministry would bring, so that they're in a position to be informed and advise in an informed fashion.

So in a general principle I think that's fair, that we're out there trying to work with departments from the Treasury Board perspective.

**Senator Tkachuk:** Was there a formal process set up to deal with the T1T2 issue? Did you organize yourself with people in charge and all of that stuff?

**Mr. Cappe:** Internally we had established a loose working group which brought together the various interests of the different divisions and branches of the Treasury Board secretariat. So that there's reference in the documentation I saw to bringing this loose group together from time to time to deal with issues. At one point there was a question about trying to provide a single window so that we could get our own act together inside the Treasury Board secretariat and provide easy access, if you will, to our own experts. And at that time we sort of formalized this loose group into a more formal group. All that "more formal" means is that sort of everyone made sure that they would talk to each other and meet from time to time.

**Senator Tkachuk:** You were in charge of this group?

**Mr. Cappe:** No. This would have been done at the working level, as Mr. Clayton indicated, so it would include some of the other people that you — some of the officers that you identified earlier.

**Senator Tkachuk:** Who would be in charge of it?

[Traduction]

responsables de Transports Canada ont entretenu des liens pratiquement constants. Le personnel prévoyait donc qu'il n'y aurait aucune surprise pour les ministres du Conseil du Trésor. En fait, lorsque quoi que ce soit se manifestait, il y avait eu de toute évidence des communications constantes pendant littéralement des mois ou des années. C'est également ce qui se passait sans doute avec les autres organismes centraux et Transports Canada.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourrait-on parler d'un processus quasi parallèle?

**M. Cappe:** Je dirais plutôt qu'il s'agissait d'un processus continu, c'est-à-dire...

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien.

**M. Cappe:** M. Clayton a indiqué qu'on voulait éviter les surprises et c'est en fait notre objectif. Par conséquent, comme j'ai tâché de le montrer dans mes remarques préliminaires, lorsque le Conseil du Trésor a été saisi de l'affaire, nous voulions, en tant que responsables au service du conseil, être en mesure de l'informer que nous étions au courant de la transaction et des propositions et que nous les avions examinées sous différents angles de manière à pouvoir conseiller le conseil. C'est donc dans l'intérêt des ministères... et je parle maintenant à titre de sous-ministre de l'Environnement... il est dans mon intérêt de m'assurer que les responsables du Conseil du Trésor sont au courant des propositions que moi-même ou mon ministère lui soumettront afin qu'ils disposent de l'information voulue et puissent donner des conseils éclairés.

J'estime qu'en général, c'est une bonne façon de procéder, c'est-à-dire de tâcher, au Conseil du Trésor, de travailler avec les ministères.

**Le sénateur Tkachuk:** Un processus officiel a-t-il été établi pour traiter de la question des aéroports 1 et 2? Vous êtes-vous organisé avec les responsables et ainsi de suite?

**M. Cappe:** Au niveau interne, nous avons constitué un groupe de travail informel qui représentait les divers intérêts des différentes divisions et directions du secrétariat du Conseil du Trésor. Afin que la documentation en fasse état, j'ai veillé à réunir ce groupe informel de temps à autre pour traiter de ces questions. On a même envisagé d'établir un guichet unique pour permettre au secrétariat du Conseil du Trésor d'avoir plus facilement accès à nos propres experts. Nous avons alors rendu ce groupe plus formel, en ce sens que nous nous sommes tout simplement assurés que chacun se parle et se rencontre de temps à autre.

**Le sénateur Tkachuk:** Étiez-vous responsable de ce groupe?

**M. Cappe:** Non. Cela s'effectuait au niveau opérationnel, comme M. Clayton l'a indiqué. Par conséquent, certains des agents que vous avez mentionnés plus tôt en faisaient partie.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui en était responsable?



[Texte]

**Mr. Cappe:** I frankly don't remember that there was somebody in charge of it in that sense. As I indicated before, the Program Branch, because we had an officer who specialized in the Department of Transport, would have called meetings from time to time of the various sectors and groups of the Treasury Board secretariat. So we would have played a bit of a coordinating role. I'm trying to distinguish being in charge. I mean I don't think there was anybody in charge in that sense. The file touched a lot of people in their own responsibilities. We tried to bring people together to have a coherent approach to it.

**Senator Tkachuk:** About how many people would have been involved in this process?

**Mr. Cappe:** I indicated there were about eight different groups involved at different times. My guess is that you'd have three to five people from time to time. Remember, the transfer of the employees was the primary Treasury Board concern in terms of our own responsibilities in that regard. And then in terms of the Board's concern, we were bringing together people from Mr. Clayton's area, from our branch and a number of others.

**Senator Tkachuk:** There would be a number of differing opinions, I would take it, in Treasury Board about whether something is good or bad or indifferent?

**Mr. Cappe:** We were there as professionals coming to —

**Senator Tkachuk:** Mr. Clayton is smiling. Am I understating it, Mr. Clayton?

**Mr. Cappe:** Well, we go can get into whether you're over- or understating. I think the issue is that we had different functional specialists. So we had people in Mr. Clayton's area, whose expertise were the nature of the contracts and the nature of the land lease. And I know in Mr. Clayton's earlier testimony he described that extensively to you.

We brought people from the Comptroller General in who would be financial experts. We brought people from Personnel Policy who would be personnel experts. So we were bringing people together with different areas of expertise, as opposed to people with different views.

**Senator Tkachuk:** I'm just trying to go through some of the documentation that was delivered to the committee and I'm going to ask a couple questions because — what's my time like, Chairman? How am I doing here? I want to get rid of some of these things and I've got lots more questions to ask.

**The Chairman:** You're doing very well. You have 19 minutes and 36 seconds.

**Senator Tkachuk:** Great, I've got lots of time.

**The Chairman:** Can I ask one quick question?

**Senator Tkachuk:** Sure.

[Translation]

**M. Cappe:** Pour vous dire la vérité, je ne me souviens pas qu'il y ait eu un responsable à proprement parler. Comme je l'ai déjà indiqué, nous avons, à la Direction des programmes, un agent spécialisé dans le ministère des Transports. Il aurait donc convoqué de temps à autre des réunions des divers secteurs et groupes du secrétariat du Conseil du Trésor. Notre rôle était en quelque sorte un rôle de coordination. Je ne crois pas qu'il y avait un responsable à proprement parler. Ce dossier touchait beaucoup de gens dans leurs propres sphères de responsabilités. Nous avons tâché de réunir ces gens pour favoriser l'adoption d'une approche cohérente.

**Le sénateur Tkachuk:** Combien de personnes approximativement ont participé à ce processus?

**M. Cappe:** J'ai indiqué qu'il y avait environ 18 groupes différents qui y ont participé à divers moments. Trois à cinq personnes y auraient donc participé de temps à autre. Il ne faut pas oublier que le transfert des employés était la principale préoccupation du Conseil du Trésor, compte tenu de nos propres responsabilités à cet égard. Et en ce qui concerne la préoccupation du conseil, nous avions réuni des gens provenant du secteur de M. Clayton, de notre direction et d'autres secteurs.

**Le sénateur Tkachuk:** Il devait donc y avoir des opinions divergentes au sein du Conseil du Trésor à propos de la valeur d'une initiative?

**M. Cappe:** Nous étions là à titre de professionnels...

**Le sénateur Tkachuk:** M. Clayton sourit. Ai-je bien compris la situation, M. Clayton?

**M. Cappe:** Il faudrait savoir s'il s'agit d'une exagération ou d'une simplification. À mon avis, le fait est que nous avions différents experts fonctionnels. Nous avions donc des personnes provenant du secteur de M. Clayton, qui possédaient des compétences dans le domaine des contrats et des baux fonciers. M. Clayton vous en a fait une description exhaustive dans un témoignage précédent.

Nous avons fait appel à des employés du Contrôleur général possédant des compétences financières. Nous avons fait appel à des employés de la Politique du personnel, spécialisés en personnel. Nous avons donc réuni des gens possédant des compétences diverses et non des gens possédant des points de vue différents.

**Le sénateur Tkachuk:** Je tâche simplement d'examiner certains documents remis au comité et j'ai l'intention de poser quelques questions parce que... combien de temps me reste-t-il, monsieur le président? J'aimerais me débarrasser de certaines de ces choses et j'ai encore beaucoup de questions à poser.

**Le président:** Vous êtes dans les temps: il vous reste 19 minutes et 36 secondes.

**Le sénateur Tkachuk:** Excellent, il me reste beaucoup de temps.

**Le président:** Puis-je poser une brève question?

**Le sénateur Tkachuk:** Bien sûr.

[Text]

**The Chairman:** Did the resources of Treasury Board with respect to airports generally accelerate dramatically over the years to the present time?

**Mr. Cappe:** If you go back to 1988, I would think, the Treasury Board secretariat, in the Program Branch, the area I was responsible for, would have had six officers dealing with Transport. Over the course of that period, there were budget cuts that we were reflecting in our own department of the Treasury Board, and therefore we went down to what I described to Senator Tkachuk as two officers. So we went from six to two. So "accelerating" is a little bit difficult to answer.

On the other hand, on the airport file we did put Mr. Cleevly, who was a senior and experienced officer, on that file because we thought it was an important file and he was an experienced officer.

**Senator Tkachuk:** Who would have been, through your term there, who were the ministers of the Treasury Board, say from — let's go from 1990 when the issuance of the RFP? Who were the ministers? Who did you work for?

**Mr. Cappe:** This is very embarrassing. This may be the most embarrassing part of this testimony.

**Senator Tkachuk:** You can't remember your bosses' names.

**Senator Kirby:** Some were quite forgettable.

**Mr. Cappe:** I can work forwards. In 1990 it was the Honourable Robert de Cotret. I think that that changed in '91 to Gilles Loiselle and then in 1993, at the transition to the new government, it was the Honourable Jim Edwards.

**Mr. Nelligan:** You get a 95 on that, Mr. Cappe.

**Mr. Cappe:** Thank you, Mr. Nelligan. I hope I didn't leave anyone out, believe me.

**Mr. Nelligan:** You were two months out on one.

**Senator Tkachuk:** I'm going to try and go through some of the documents to show that there was a lot of discussion about this, which is probably the way it should be according to what you said earlier on. And I have got a couple questions on them and they're just a couple things that I would like to have — maybe you could help me out with.

I think there's a document which is 001267.

**Mr. Cappe:** What's the date of that?

**Senator Tkachuk:** Just a minute. November 26, 1992. Anyway, it's a short memo from Mr. Cleevly to yourself, Mr. Cappe — or had a copy to Mr. Cappe and also Mr. Gershberg is listed on the copy list. So it just sort of says "See Below". So it's to a whole bunch of people; Gershberg, Swan.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** And he's discussing the inclusion of the TIT2 project in the Prime Minister's speech in Toronto. He says:

[Traduction]

**Le président:** Les ressources du Conseil du Trésor en ce qui concerne les aéroports ont-elles dans l'ensemble augmenté de façon marquée au fil des ans?

**M. Cappe:** Si l'on remonte à 1988, le Secrétariat du Conseil du Trésor, à la Direction des programmes, le secteur dont je suis responsable, avait six agents qui s'occupaient des questions concernant le ministère des Transports. Au cours de cette période, on a procédé à des compressions budgétaires qui ont touché notre propre secteur au Conseil du Trésor et comme je l'ai indiqué au sénateur Tkachuk, notre effectif a été réduit à deux agents. De six, notre effectif est passé à deux. On peut donc difficilement parler d'augmentation.

Par contre, nous avons confié le dossier de l'aéroport à M. Cleevly, qui était un agent supérieur d'expérience car nous considérons qu'il s'agissait d'un dossier important et que cet agent possédait l'expérience voulue.

**Le sénateur Tkachuk:** Pendant votre mandat, qui étaient les ministres du Conseil du Trésor, à partir disons de 1990, lorsque la demande de proposition a été lancée? Qui étaient les ministres? Pour qui avez-vous travaillé?

**M. Cappe:** C'est une question très embarrassante. C'est sans doute la partie la plus embarrassante de ce témoignage.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous ne vous souvenez pas du nom de vos patrons.

**Le sénateur Kirby:** Certains étaient peu mémorables.

**M. Cappe:** En 1990, c'était l'honorable Robert de Cotret. Puis en 1991, Gilles Loiselle, si je me souviens bien et en 1993, au moment de la transition au nouveau gouvernement, l'honorable Jim Edwards.

**M. Nelligan:** Vous obtenez 95, monsieur Cappe.

**M. Cappe:** Merci, monsieur Nelligan. J'espère n'avoir oublié personne, croyez-moi.

**M. Nelligan:** Vous vous êtes trompé de deux mois dans un cas.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vais tâcher de parcourir certains documents pour montrer qu'on a beaucoup discuté de cette question, ce qui est probablement ce qu'il faut faire, comme vous l'avez indiqué plus tôt. J'ai d'ailleurs quelques questions à poser à ce sujet. Vous pourriez peut-être m'aider simplement avec quelques aspects.

Je crois qu'il existe un document numéro 001267.

**M. Cappe:** Quelle en est la date?

**Le sénateur Tkachuk:** Un petit instant. Le 26 novembre 1992. Quoi qu'il en soit, il s'agit d'une brève note de service de M. Cleevly qui vous est adressée, monsieur Cappe... ou dont une copie est adressée à M. Cappe, et aussi à M. Gershberg. On y indique "voir plus bas". Cette note est donc adressée à tout plein de gens; Gershberg, Swan.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** On y discute de l'inclusion du projet des aérogares 1 et 2 dans le discours prononcé par le premier ministre à Toronto. Il y indique:

## [Texte]

Fin did not have a note on the issue, and asked if I would object if they sent our note to the Pres up (I had given them a copy).

By the "Pres" you mean the President of the Treasury Board?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:**

I said no, it wasn't a problem.

This may be a done deal.

What is that memo about?

**Mr. Cappe:** A little context if I may, senator. We used, in the Treasury Board, electronic mail as a way of communicating quite extensively so that everyone would be up to speed on all the events as they transpired. So this was a very effective way of saying, after someone had spoken to someone or an event had transpired, to inform everyone. So this is an electronic mail message which has been printed and then put on the file and then transmitted via Justice to the committee.

The particulars here are that indeed, if you look at the first sentence, which you did not read, Senator Tkachuk, you note that it says there is talk about putting the project in the Prime Minister's speech. And that was the speech which the Prime Minister was to give in Toronto just following that date, in late November, early December, and I frankly forget the particular speech. But then the Prime Minister was going to make a public statement about the project and the issue here, as I understand it in looking back at it, was that we were indicating that there would be a public statement which might have an effect on the government's treatment of the process and putting out the — in dealing with T1T2.

**Mr. Gershberg:** If I might just add to that, senator, about a week later, and part of the context — and I frankly don't know, I can't recall whether this was in the Prime Minister's speech or not, but it was in the government's economic statement that the Minister of Finance at the time put out. I think it was December 2nd or 3rd.

**Senator LeBreton:** December 2nd.

**Mr. Gershberg:** And that, I suspect, was the real context, that quite clearly if this was going to go in the speech, then there would have been a positive announcement to go forward with the private sector development. I think until that time we didn't know whether it was going forward or not.

**Senator LeBreton:** Just as a point of clarification for the record, Mr. Chairman, the Prime Minister did not have a speech in Toronto in late November or indeed early December. In fact, he did speak in Toronto a full week before this memo was dated. They have the memo dated November 26. He in fact spoke in Toronto on the 19th and, according to his calendar, was not back in Toronto again until March. And I got a copy of his speech, just for the record, and there was no reference whatsoever — the speech was about NAFTA, free trade, and the only reference to anything to do with anything transportation was one sentence.

## [Translation]

Les Finances n'avaient pas de note sur cette question et ont demandé si j'avais une objection à ce qu'ils envoient notre note au président et aux échelons supérieurs (je leur en ai remis une copie).

Par "président", vous voulez dire le président du Conseil du Trésor?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:**

J'ai répondu que cela ne posait pas de problème.

Il s'agit peut-être d'un fait accompli.

Quel est l'objet de cette note de service?

**M. Cappe:** Si vous me le permettez, monsieur le sénateur, je situerais brièvement le contexte. Au Conseil du Trésor, nous utilisons le courrier électronique pour communiquer de manière à mettre tout le monde rapidement au courant de tout ce qui se passe. Il s'agissait donc d'un moyen très efficace d'informer sans tarder tout le monde. C'est donc un message par courrier électronique qui a été imprimé, puis versé au dossier et transmis au comité par l'intermédiaire du ministère de la Justice.

En ce qui concerne les détails, vous constaterez à la première phrase, que vous n'avez pas lue, sénateur Tkachuk, qu'on envisage d'inclure le projet dans le discours du premier ministre. Il s'agit du discours que le premier ministre devait prononcer à Toronto immédiatement après cette date, à la fin novembre, début décembre, et je dois avouer que j'ai oublié de quel discours il s'agissait. Puis, le premier ministre devait faire une déclaration publique à propos du projet et d'après mes souvenirs, nous indiquions qu'il y aurait une déclaration publique susceptible d'influer sur le déroulement du processus concernant le projet de réaménagement des aéroports 1 et 2.

**M. Gershberg:** J'aimerais simplement ajouter qu'environ une semaine plus tard... je n'arrive pas à me souvenir si le discours du premier ministre en faisait mention ou non, mais on en faisait mention dans l'exposé économique du gouvernement présenté à l'époque par le ministre des Finances, le 2 ou 3 décembre, je crois.

**Le sénateur LeBreton:** Le 2 décembre.

**M. Gershberg:** Et il s'agit sans doute du véritable contexte, à savoir que de toute évidence si le discours mentionnait ce projet, ce serait alors une indication positive que l'on comptait donner suite à ce projet du secteur privé. Car jusque là, nous ignorions si l'on y donnerait suite ou non.

**Le sénateur LeBreton:** J'aimerais simplement apporter une précision pour le compte rendu, monsieur le président. Le premier ministre n'a pas prononcé de discours à Toronto à la fin novembre ni au début décembre. En fait, il a pris la parole à Toronto une semaine avant la rédaction de cette note de service. Cette note de service est datée du 26 novembre. En fait, il a pris la parole à Toronto le 19 et d'après son calendrier, n'est pas revenu à Toronto avant mars. J'ai d'ailleurs obtenu une copie de son allocution, simplement pour le compte rendu, et on n'y fait aucune mention... l'allocution porte sur l'ALÉNA, le libre-échange et la question du



[Text]

He was talking about the direction of the government in the next little while, quote, "to create new jobs by opening up foreign and domestic markets and by upgrading our communications and transportation infrastructure."

That's the only reference in the whole speech to anything that could even remotely resemble anything like this. So I just thought I'd put that on the record.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Chairman, can we have the exact reference, since we are supposed to clarify the date and the location, and maybe if there is a title or whatever. Sometimes there is.

**Senator LeBreton:** There's a memorandum.

**Senator Hervieux-Payette:** To whom?

**Senator LeBreton:** The memorandum that Senator Tkachuk referred to. It's document number 001267. It's dated November 26, 1992.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm talking about the speech you were quoting that we don't have.

**Senator LeBreton:** The speech is on the public record and it was on the occasion of a fundraising dinner in Toronto on November 19, 1992, one full week before this memorandum was prepared.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

**Senator LeBreton:** Of course, to confirm, that Mr. Mazankowski did indeed make an economic statement in the House of Commons, which is on the public record, at 3:15 p.m. on Wednesday, December 2nd.

**The Chairman:** Senator Kirby, you had a supplementary.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, just since the document is in front of us.

Mr. Cappe, the last line of that electronic mail piece that Senator Tkachuk read out said, and I quote:

This may be a done deal.

What did they mean by "this"? Can you explain what that means? I don't want the "this" is.

**Mr. Cappe:** At this juncture I think what we were referring to was the notion that there would be a development, an airport development. At the time, the issue of whether there would be an airport development was still up in the air.

**Senator Kirby:** Even though this was only a week before the winner — or the best overall acceptable proposal was announced? I'm looking at the date. The date is the 26th of November.

**Mr. Gershberg:** It's difficult to know for sure, senator, but it may be that — I mean the announcement, I think, was the 7th.

**Senator Kirby:** Yeah. I said a week. Sorry, ten days.

[Traduction]

transport n'y est mentionnée qu'une seule fois. Il y parle de l'orientation prochaine du gouvernement, à savoir créer de nouveaux emplois en ouvrant les marchés étrangers et intérieurs et en améliorant notre infrastructure de communications et de transports.

C'est le seul endroit dans le discours où l'on mentionne quoi que ce soit qui se rapproche même de loin de cette question. J'ai donc pensé qu'il serait bon de le mentionner pour le compte rendu.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur le président, pouvons-nous avoir la référence exacte, étant donné que nous sommes censés préciser la date et l'endroit et peut-être avoir un titre, s'il existe.

**Le sénateur LeBreton:** Il y a une note de service.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Adressée à qui?

**Le sénateur LeBreton:** La note de service mentionnée par le sénateur Tkachuk. Il s'agit du document numéro 001267, daté du 26 novembre 1992.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je parle du discours que vous venez de mentionner et que nous n'avons pas.

**Le sénateur LeBreton:** Le discours est du domaine public et a été prononcé à l'occasion d'un dîner destiné à recueillir des fonds à Toronto le 19 novembre 1992, soit une semaine avant que cette note de service soit préparée.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

**Le sénateur LeBreton:** Bien sûr, pour confirmer, M. Mazankowski a effectivement présenté un exposé économique à la Chambre des communes, qui est d'ailleurs un document public, à 15 h 15, le mercredi 2 décembre.

**Le président:** Sénateur Kirby, vous aviez une question supplémentaire.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, simplement parce que le document est devant nous.

Monsieur Cappe, la dernière ligne de ce message par courrier électronique lu par le sénateur Tkachuk se lit comme suit:

Il s'agit peut-être d'un fait accompli.

De quoi s'agit-il au juste? Pouvez-vous nous l'expliquer?

**M. Cappe:** Je pense que nous faisons allusion à la possibilité d'un projet aéroportuaire. À l'époque, on ignorait encore si ce projet se concrétiserait ou non.

**Le sénateur Kirby:** Même si l'on était seulement à une semaine d'annoncer le promoteur choisi... ou la meilleure proposition globale? Je regarde la date. Il s'agit du 26 novembre.

**M. Gershberg:** Il est difficile d'en être sûr, sénateur, mais il est possible... je veux dire l'annonce à mon avis a été faite le 7.

**Le sénateur Kirby:** Oui. J'ai dit une semaine. Je suis désolé, dix jours.

[Texte]

**Mr. Gershberg:** It may be that the officer at the time wasn't aware what the final results of the evaluation were and whether it was going forward. I just don't know.

**Senator Kirby:** So the answer is we're really not sure what the statement "this may be a done deal" means; is that fair?

**Mr. Cappe:** That's fair.

**Senator Jessiman:** It would appear that someone maybe had some knowledge that they were going to make an announcement.

**Mr. Gershberg:** I think his assumption was if there was going to be an announcement — as it turned out there was an announcement, and it was six or seven days later, but it was by the Minister of Finance in his economic statement where he announced — he didn't announce the winner, but he announced there would be a development. And I guess in the discussions that —

**Senator LeBreton:** It's sort of obvious by then.

**Senator Tkachuk:** The reason I bring this document up — I'm going to bring up a few more here — is because a lot is made of some of these documents by other senators. So I'm just bringing this up, right. So as long as we know that in the case of Mr. Cleevly here in this document he didn't quite know about the speech. He got the speech — you know, what I'm trying to do is say we don't know what these things mean, I don't know what these things mean, and the speech he's referring to is a speech the Prime Minister's already given. Not in the loop, I would say.

So I'm just going over some of the memoranda because we've got lots of gossip here and I'm just going to try and go through it. Some of it's gossip, some of it's good memoranda and I'm just trying to sift through it.

**Senator LeBreton:** Certainly open and transparent.

**Senator Tkachuk:** I would like to go to another memo which is document 00304 —

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, are we allowed to come back to this particular memorandum?

**Senator Tkachuk:** Sure, you can come back to it.

**Senator Grafstein:** I don't want to interrupt the senator's train of thought, but one can derive other conclusions from the notes in this memorandum on the face of it.

**Senator Tkachuk:** My point was this is November 26th and Mr. Lane's group is already going through the — has gone through and is now considering the two proposals and they're sitting in a room somewhere with a whole bunch of people while Mr. Cleevly is writing this document.

So anyway, I'm just bringing that up. I'm going to go to a document, 00304, dated March 12, 1993 from Mr. Cappe to Mr. Ian Clark — 00304. And on page — I want to make sure I get it right here.

[Translation]

**M. Gershberg:** L'agent à l'époque n'était peut-être pas au courant des résultats finaux de l'évaluation et ignorait si l'on donnerait suite à ce projet, je n'en sais rien.

**Le sénateur Kirby:** Donc, nous ne sommes pas vraiment certains de ce que signifie la phrase "Il s'agit peut-être d'un fait accompli"; est-ce exact?

**M. Cappe:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Vraisemblablement, quelqu'un savait qu'une annonce serait faite.

**M. Gershberg:** Je pense qu'il parlait du principe qu'une annonce allait être faite... comme cela a été le cas six ou sept jours plus tard, mais par le ministre des Finances dans son exposé économique... il n'a pas annoncé le promoteur choisi mais il a annoncé qu'un projet aurait lieu. Et je suppose qu'au cours des discussions qui...

**Le sénateur LeBreton:** C'était alors assez évident.

**Le sénateur Tkachuk:** Si je mentionne ce document (je vais en mentionner quelques autres), c'est parce que d'autres sénateurs accordent beaucoup d'importance à certains de ces documents. C'est pourquoi je les mentionne. Alors, tant que nous savons qu'en ce qui concerne ce document-ci, M. Cleevly ne savait pas vraiment à quoi s'en tenir au sujet du discours. Il a obtenu le discours... là où je veux en venir, c'est que nous ne savons pas ce que signifient ces choses; je ne le sais pas, et le discours auquel il fait allusion est un discours que le premier ministre a déjà prononcé.

Je ne vais donc examiner que certaines notes de service et tâcher de faire le tri entre celles qui renferment surtout des potins et les autres.

**Le sénateur LeBreton:** C'est un processus assurément ouvert et transparent.

**Le sénateur Tkachuk:** J'aimerais passer à une autre note de service, le document 00304...

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, pouvons-nous revenir à cette note de service en particulier?

**Le sénateur Tkachuk:** Bien sûr que nous le pouvons.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne veux pas interrompre le fil des pensées du sénateur mais il est possible de tirer d'autres conclusions à première vue de cette note de service.

**Le sénateur Tkachuk:** Là où je veux en venir, c'est qu'il s'agit du 26 novembre et que le groupe de M. Lane est en train d'étudier les deux propositions et de siéger quelque part avec plein d'autres gens pendant que M. Cleevly rédige ce document.

De toute façon, je ne fais que le mentionner. Je passe maintenant au document 00304, daté du 12 mars 1993, de M. Cappe adressé à M. Ian Clark. Et à la page... je veux m'assurer de donner la bonne page.

[Text]

You've got, on page 2 of the document, the report of Deloitte Touche. This is written by you, Mr. Cappe, to Mr. Clark. You say:

The report of Deloitte & Touche (copy attached) is very clear. Paxport is non-compliant with the RFP. Subsequent meetings between Transport, Paxport and Deloitte & Touche Inc. have not resolved any of the issues raised in the report.

Yet we had Mr. Stehelin here last week, and this was not the conclusion of Deloitte & Touche in March and certainly was not the conclusion in August.

Could you sort of help me through your conclusion at the time of memo, Mr. Cappe?

**Mr. Cappe:** Sure. Let me start and ask my colleagues if they want to contribute.

What we meant by "non-compliant" in this context was that having put the airport out with an — put the RFP out, we had three, and then narrowed down to two, responses, and we had the determination that there was a best overall acceptable proposal, which the Chairman has just explained the meaning of. And what we meant here was that it was non-compliant with the RFP in that the government was not able to grant the — to do the deal, if you will, on the basis of the proposal it had before it because Deloitte & Touche had found that it was not financeable, or that the financeability was called into question.

**Mr. Clayton:** I think maybe I can add. You will see in many of the memos, between the period of the announcement in December of the best acceptable proposal and the final negotiations which start in May, there is an awful lot of to and fro traffic back related to the business of the financeability of Paxport, the ability that the proposal be financeable. From our viewpoint, and this reflects it, until, in effect, that issue was resolved, they were non-compliant — that process was still open and they were non-compliant with it until they had provided that evidence.

**Senator Tkachuk:** Which is why the second proposal was still on the table.

**Mr. Clayton:** Well, the second proponent had decided to leave. You can judge why, but essentially at some stage there was the option still to go to the second proponent.

**Senator Grafstein:** Again, that date was?

**Mr. Clayton:** March 12.

**Senator Grafstein:** That was after the decision in effect to move forward with Paxport? Am I getting the timing right?

**Mr. Clayton:** No. The decision was to designate that Paxport was the best acceptable proposal.

**Senator Grafstein:** That was in December. And then in March —

[Traduction]

À la page 2 du document se trouve le rapport Deloitte & Touche. Voici ce que vous écrivez à M. Clark, monsieur Cappe:

Le rapport Deloitte & Touche (exemplaire ci-joint) est très clair. La proposition de Paxport n'est pas conforme pas à la demande de proposition. Des rencontres subséquentes entre Transports, Paxport et Deloitte & Touche Inc. n'ont permis de régler aucune des questions soulevées dans le rapport.

Or, selon M. Stehelin qui a comparu devant nous la semaine dernière, cela n'était pas la conclusion de Deloitte & Touche en mars et sûrement pas la conclusion à laquelle on est arrivé en août.

Pourriez-vous m'apporter des éclaircissements à propos de vos conclusions au moment où cette note de service a été préparée, monsieur Cappe?

**M. Cappe:** Bien sûr. Permettez-moi de commencer, puis je demanderai à mes collègues s'ils veulent prendre la relève.

Ce que nous voulons dire par "n'est pas conforme" dans ce contexte, c'est qu'une fois la demande de proposition émise, nous avons reçu trois réponses, dont une a été éliminée, puis nous avons déterminé qu'il existait une meilleure proposition globale, dont le président vient de vous expliquer le sens. Et ce que nous voulions dire, c'est qu'elle n'était pas conforme à la demande de proposition, en ce sens que le gouvernement n'était pas en mesure de conclure la transaction en fonction de la proposition dont il était saisi, parce que Deloitte & Touche avait émis des doutes quant à sa viabilité financière.

**M. Clayton:** Je peux sans doute apporter des précisions. Vous constaterez dans plusieurs des notes de service, entre le moment où la meilleure proposition globale a été annoncée en décembre et le moment où les négociations finales ont débuté en mai, de très nombreuses discussions sur la capacité de financement de Paxport. Pour nous, jusqu'à ce que cette question soit réglée, la proposition de Paxport était considérée non conforme... Le processus restait ouvert et la proposition de Paxport était considérée non conforme jusqu'à ce que le promoteur fournisse la preuve voulue.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce qui explique pourquoi la deuxième proposition était toujours sur la table.

**M. Clayton:** Le deuxième promoteur avait décidé de se retirer. Je vous laisse le soin de juger pourquoi. Essentiellement, à un certain stade, nous avions encore l'option de choisir le deuxième promoteur.

**Le sénateur Grafstein:** Quelle était la date encore?

**M. Clayton:** Le 12 mars.

**Le sénateur Grafstein:** C'était après qu'on ait choisi Paxport? Ma chronologie est-elle exacte?

**M. Clayton:** Non. La décision consistait à désigner la proposition de Paxport comme la meilleure proposition globale.

**Le sénateur Grafstein:** C'était en décembre. Puis en mars...



[Texte]

**Mr. Clayton:** Until Paxport had provided — met certain conditions that the government put, they in effect — there was not, quote, a winner of an award. And this was in that period where there was only discussions with the Paxport proponent in terms of meeting the conditions the government had put on, the major one of which was the financeability of the proposal.

**Senator Grafstein:** So that was one of the five criteria. I'm sorry, Mr. Chairman.

**Mr. Clayton:** No, this was after the initial proposal.

**Senator Grafstein:** Part of the preliminary, before you got to that stage, was to get through the first net there were five criteria, one of which was financial viability. And in December a decision was taken that the best application, based on the five criteria, including financial viability, was Paxport. And then in March there is now a review of that in detail to say, okay what is that —

**Mr. Clayton:** One of the conditions the government put on the decision in December that they were the best acceptable, is they had to meet — that is the best acceptable to Paxport — certain tests and certain things still to be met. One of them was the financeability of their project, which, in particular, included bringing their issues with Air Canada. And until that was met, or not met, they were in effect non-compliant. That's what this was trying to do, and that goes on for many months, essentially, that status.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I apologize to senators. I'd like to come back on that later on when I have a chance, but I just was trying to get some clarification of that point.

**The Chairman:** I should have made reference. Mr. Barbeau, Assistant Deputy Minister of Airports, wrote Paxport immediately following their choice as the best acceptable overall proposal and said, "However, your proposal contains certain provisions which concern the government and cannot be accepted in whole or in part. The following are some examples of some of these provisions."

That's when the negotiations began on the Paxport proposal, which obviously was the one most acceptable but lacking — but obviously inviting further negotiations.

**Mr. Clayton:** Senator, maybe, because words do become important here, what was going on was consultation. Negotiations, which is a technical word, only could occur once Paxport had met the criteria. So between that decision in December, that was consultation, it was not negotiation, and there a difference.

**The Chairman:** Okay.

**Senator Jessiman:** But the non-financeability was that there was a concern in the government that the rents they wanted to charge to the airline were going to be too high. The airlines themselves have financial problems and it was the airlines' problem. If the airlines were in great shape financially, that proposal may have been acceptable and financeable. But because the government knew what the situation was with Canadian

[Translation]

**M. Clayton:** Jusqu'à ce que Paxport ait rempli certaines conditions imposées par le gouvernement, rien n'avait été conclu. À cette époque, on tenait uniquement des discussions avec le promoteur Paxport sur les conditions à respecter, établies par le gouvernement, la principale étant la viabilité financière de la proposition.

**Le sénateur Grafstein:** Il s'agissait donc de l'un des cinq critères. Je suis désolé, monsieur le président.

**M. Clayton:** Non, c'était après la proposition initiale.

**Le sénateur Grafstein:** Avant d'arriver à ce stade, l'étape préliminaire consistait à satisfaire à cinq critères, dont celui de la viabilité financière. En décembre, il a été décidé que la meilleure proposition, en fonction des cinq critères dont celui de la viabilité financière, était celle de Paxport. Puis, en mars, on procédait à un examen détaillé afin de...

**M. Clayton:** La décision prise en décembre concernant la meilleure proposition globale était assujettie au respect de certaines conditions. L'une d'entre elles concernait la viabilité financière du projet et il fallait à cet égard que Paxport règle certaines questions avec Air Canada. Et jusqu'à ce que cette condition soit satisfaite, la proposition de Paxport était considérée non conforme. Cette situation a duré essentiellement plusieurs mois.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, je m'excuse auprès des sénateurs. J'aimerais revenir sur cet aspect plus tard lorsque j'en aurai l'occasion. Je voulais simplement obtenir des éclaircissements sur ce point.

**Le président:** J'aurais dû fournir plus d'explications. M. Barbeau, le sous-ministre adjoint des aéroports, a écrit à Paxport dès que sa proposition avait été retenue comme la meilleure proposition globale et a indiqué que sa proposition renfermait certaines dispositions qui inquiétaient le gouvernement et qu'il ne pouvait l'accepter ni intégralement, ni en partie. Et il en donne certains exemples.

C'est à ce moment-là que les négociations ont commencé concernant la proposition de Paxport, qui était manifestement la meilleure proposition même si elle comportait des lacunes... et appelait manifestement d'autres négociations.

**M. Clayton:** Comme les mots ont leur importance ici, il serait préférable de parler de consultation. Les négociations à proprement parler ne pouvaient avoir lieu qu'une fois que Paxport ait satisfait aux critères. Par conséquent, à partir du moment où la décision a été prise en décembre, on a tenu des consultations et non des négociations. Il faut faire la distinction.

**Le président:** D'accord.

**Le sénateur Jessiman:** Ce doute quant à la viabilité financière provenait de la crainte du gouvernement que les loyers que le promoteur voulait exiger des compagnies aériennes soient trop élevés. Les compagnies aériennes elles-mêmes avaient des problèmes financiers et c'était le problème des compagnies aériennes. Si les compagnies aériennes étaient dans une situation financière stable, cette proposition aurait pu être acceptable et

[Text]

Airlines and Air Canada, they were concerned that that kind of a proposal was just too aggressive at that particular time. Is that not correct?

**Mr. Gershberg:** It was partially that, senator. It was also the fact that Air Canada I think was indicating that weren't — they had a lease till 1997 and they weren't prepared to pay those high rates up front. So without Air Canada on side, it becomes non-financeable.

**Mr. Cappe:** There's a second element.

**Mr. Gershberg:** If I could add as well, senator, if I might, that in the same memorandum we indicate — and I think this is important — that when it was obvious, or when government had concerns about the financeability, that Transport Canada, in January, did engage Deloitte Touche to look into that issue. And so the time between January and end of February or beginning of March, when they reported, is really the time when Deloitte Touche was looking at this issue of financeability. So there's a bit of a delay in a sense. Not much was happening in that period. Then you get to March where Deloitte Touche indicates that they are non-compliant and they haven't met the financeability criteria.

So I think it is important to note that, that there was this independent financial advice.

And the issue, I think, of the financing, I mean it was very clear that — and this was an issue obviously that continued over the whole period, that without Air Canada on board there was going to be a continuing problem. That was a continuing issue right through to July or August.

**Senator Tkachuk:** Many of the issues arising from financeability were also those issues raised by the developers themselves in the proposal, contingent on "providing we do this", "providing this is true", Mr. Cappe?

**Mr. Clayton:** Yes, I think you're accurate. The RFP, as put out — and I believe you have Mr. Simke on later who could probably find certainly much more details than us — was an RFP which was looking for creative proposals. And when you have that sort of RFP, which is very much a development proposal, you do get creative proposals you then have to respond to as such. And part of the creative proposals on both sides were in effect financing proposals which may not have initially been thought of in terms of how the government was looking at the problem.

**Senator Tkachuk:** That's right, and they would do this to protect themselves so they wouldn't get into a bind of saying they could do something that, in the end, they couldn't do.

**Mr. Clayton:** Yes.

**The Chairman:** Senator Stewart, on this point?

[Traduction]

viable sur le plan financier. Or, comme le gouvernement était au courant de la situation dans laquelle se trouvaient les Lignes aériennes Canadien et Air Canada, il craignait que ce type de proposition soit un peu trop dur, compte tenu des circonstances. Est-ce exact?

**M. Gershberg:** En partie, sénateur. De plus, Air Canada avait indiqué qu'elle avait un bail jusqu'en 1997 et qu'elle n'était pas prête à payer immédiatement un loyer élevé. Par conséquent, sans la collaboration d'Air Canada, la proposition n'était plus viable financièrement.

**M. Cappe:** Il y a un deuxième élément.

**M. Gershberg:** J'aimerais également indiquer, monsieur le sénateur, si vous me le permettez, que dans la même note de service nous indiquons... et j'estime que cela est important... que lorsque le gouvernement a exprimé des réserves à propos de la viabilité financière, Transports Canada, en janvier, a effectivement retenu les services de Deloitte & Touche pour examiner cette question. Par conséquent, la période entre janvier et la fin février ou le début mars, date de la présentation du rapport, est vraiment la période durant laquelle Deloitte & Touche a examiné cette question de viabilité financière. Il y a donc eu un certain délai. Il ne s'est pas passé grand-chose au cours de cette période. Puis, en mars, Deloitte & Touche indique que le promoteur ne se conforme pas aux conditions et ne satisfait pas au critère en matière de viabilité financière.

J'estime qu'il est important de signaler l'existence de ces conseils financiers indépendants.

En ce qui concerne le problème du financement, il était très clair... et c'est d'ailleurs un problème qui a persisté pendant toute cette période, que sans la collaboration d'Air Canada, ce problème persisterait. Ce problème a duré jusqu'en juillet ou en août.

**Le sénateur Tkachuk:** Nombre des problèmes concernant la viabilité financière ont été également soulevés par les promoteurs eux-mêmes dans leur proposition, puisque ces propositions comportaient des clauses conditionnelles du genre "à condition que nous prenions telle mesure", monsieur Cappe?

**M. Clayton:** Oui, je crois que vous avez raison. La demande de proposition qui a été faite (et je crois que M. Simke doit comparaître devant vous plus tard et pourra probablement vous donner beaucoup plus de précisions) visait à obtenir des propositions créatives. Avec ce type de demande de proposition, c'est-à-dire une proposition de développement, on obtient des propositions créatives et il faut alors y répondre en tant que telles. Et les propositions créatives reçoivent de part et d'autre comportaient effectivement des propositions de financement qui, au départ, ne correspondaient pas forcément à la façon dont le gouvernement envisageait le problème.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est exact, et ces promoteurs agissaient ainsi pour se protéger afin de ne pas s'engager à prendre des mesures qu'au bout du compte, ils seraient incapables de prendre.

**M. Clayton:** Oui.

**Le président:** Sénateur Stewart, sur cette question?

## [Texte]

**Senator Stewart:** Yes, I was curious about a couple of paragraphs in that same memorandum. You say:

Paxport officials (Messrs. Hession and Matthews) met with Mme Labelle last week and expressed outrage at what they see as bureaucratic stalling.

Paxport officials questioned the credibility of everyone, including Deloitte & Touche.

And then we have another paragraph:

Since last week, Paxport has increased their pressure via PMO and Ministers.

Now, were you relying on Deloitte & Touche, their analysis, or did you do an independent analysis?

**Mr. Cappe:** As I indicated in my opening remarks, senator, we were trying to identify the concerns that we had in getting Transport to deal with the issue. And so from our perspective we said that we — we told Transport that we thought they needed financial advisors, and they hired Deloitte & Touche. We did not do an independent analysis, if you will, of this. We were relying on Deloitte Touche.

**Senator Stewart:** Now, while we're on it, it says that there was increased pressure.

**The Chairman:** I think, Senator Stewart, that we're straying afield here a little bit.

**Senator Stewart:** All right. Thank you, Chairman.

**The Chairman:** Senator Tkachuk.

**Senator Tkachuk:** I've got more questions on the memo.

**The Chairman:** Okay. You're over your time, but you —

**Senator Tkachuk:** Let me just finish this one document.

**Senator Grafstein:** We stole some of his time.

**Senator Tkachuk:** I've got lots more to go.

**Senator Kirby:** Can I just say that if we have a document and — I mean let him finish his questions but then if anybody else has questions on the document, can we finish with the one document before we then move on to the next question? It just makes a more orderly discussion, that's all.

**Senator Tkachuk:** I have another one here. No problem. Paxport, in the same document on page 2 — I'll read a little context here.

Paxport officials questioned the credibility of everyone —

— which is what Senator Stewart had reached.

## [Translation]

**Le sénateur Stewart:** Oui, certains paragraphes de la même note de service ont piqué ma curiosité. Vous dites:

Les responsables de Paxport (MM. Hession et Matthews) ont rencontré madame Labelle la semaine dernière et ont exprimé leur indignation devant ce qu'ils considèrent comme des tergiversations bureaucratiques.

Les responsables de Paxport ont mis en doute la crédibilité de tous, y compris Deloitte & Touche.

Puis nous passons à un autre paragraphe:

Depuis la semaine dernière, Paxport a intensifié ses pressions par l'intermédiaire du Cabinet du premier ministre et des ministres.

Vous êtes-vous fié à l'analyse faite par Deloitte & Touche ou avez-vous fait une analyse indépendante?

**M. Cappe:** Comme je l'ai indiqué dans mes remarques préliminaires, sénateur, compte tenu des préoccupations que nous avons, nous voulions que le ministère des Transports s'occupe de la question. Par conséquent, nous lui avons indiqué qu'à notre avis, il devait faire appel à des conseillers financiers et le ministère des Transports a alors retenu les services de Deloitte & Touche. Nous n'avons pas effectué d'analyse indépendante. Nous nous sommes fiés à l'analyse de Deloitte & Touche.

**Le sénateur Stewart:** La note de service indique que les pressions se sont intensifiées.

**Le président:** Je pense, sénateur Stewart, que nous nous éloignons un peu du sujet.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai d'autres questions à propos de la note de service.

**Le président:** D'accord. Votre temps est écoulé, mais vous...

**Le sénateur Tkachuk:** Laissez-moi simplement terminer l'étude de ce document.

**Le sénateur Grafstein:** Nous lui avons pris un peu de son temps.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai beaucoup d'autres questions.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais simplement dire que si nous avons un document et... qu'on lui permette de poser toutes ses questions, mais alors, si quelqu'un d'autre a des questions à poser à propos de ce document, pouvons-nous terminer l'examen de ce document avant de passer à la prochaine question? Cela permet de procéder de façon plus méthodique.

**Le sénateur Tkachuk:** J'en ai une autre ici. Pas de problème. Paxport, dans le même document à la page 2... je lirai brièvement le contexte.

Les responsables de Paxport ont mis en doute la crédibilité de tous...

...c'est là où s'est arrêté le sénateur Stewart.



[Text]

They also raised their concerns that until they are declared "the developer" by Transport Canada, Air Canada would not take them seriously.

Since last week, Paxport has increased their pressure via PMO and Ministers.

What did you mean by that?

**Senator LeBreton:** I'm kind of curious as to who they were talking about, because I was there.

**Senator Tkachuk:** Who were you talking about?

**Mr. Cappe:** Just to begin, let me say that I certainly had no personal knowledge of any such pressure. I know that, however — I think, Senator Tkachuk, you began the questioning by putting the two paragraphs together and indicating that Messrs Hession and Matthews had met with Madame Labelle and expressed outrage, et cetera. And I guess in all our dealings with Transport officials and other central agencies it was our understanding that Paxport was going to be increasing their pressure to get the deal dealt with differently. I know that the committee has heard testimony on this issue of how fast or not fast the Department of Transport was operating and we were reflecting what we understood Paxport was going to be doing.

**Senator Tkachuk:** What was Paxport — they expressed outrage, right, at what they see as bureaucratic — what did they want that the government wouldn't give them?

**Mr. Cappe:** Well, again I recall that the committee's had testimony on this and I don't want to write revisionist history with poor memory that I have. My understanding of that is that indeed they wanted, as is indicated in that middle paragraph, to be chosen as the developer and that if indeed they were chosen as the developer, that they believe they would be able to deal with Air Canada on a different basis. I know that Mr. Stehelin indicated that he didn't think that would matter.

**Senator Tkachuk:** What do you mean wouldn't matter? What wouldn't matter?

**Mr. Clayton:** I believe that there is — certainly none at this table was at that meeting that is referenced, but I believe you had witness last week from Transport Canada that was at that particular meeting and had minutes of it, and this is, in effect, I think, a reflection of what happened at the meeting from Transport officials.

**Senator Tkachuk:** Okay. Let me go back to, they wanted the recognition. In other words, they wanted the contract. They wanted the contract. Is that what Paxport wanted; or Mergeco by this time?

**Mr. Cappe:** What we're saying in this memo is that they raised the concern that until they are declared the developer by Transport Canada, Air Canada would not take them seriously. That's what we were getting at there. They wanted to be declared the developer so that they could engage Air Canada in those negotiations and be taken seriously, as we put it in the memo.

[Traduction]

Ils ont également exprimé la crainte que jusqu'à ce que Transports Canada les désigne comme "le promoteur", Air Canada ne les prenne pas au sérieux.

Depuis la semaine dernière, Paxport a intensifié ses pressions par l'intermédiaire du cabinet du premier ministre et des ministres.

Que voulez-vous dire par cela?

**Le sénateur LeBreton:** J'aimerais bien savoir de qui il parlait parce que j'y étais.

**Le sénateur Tkachuk:** De qui parliez-vous?

**M. Cappe:** J'aimerais d'abord dire que personnellement, je n'ai eu aucune connaissance de pressions de ce genre. Je sais toutefois que... je pense, sénateur Tkachuk, que vous avez commencé votre interrogation en lisant les deux paragraphes et en indiquant que MM. Hession et Matthews avaient rencontré madame Labelle et exprimé leur indignation, et cetera. Chaque fois que nous avons traité avec les responsables du ministère des Transports et d'autres organismes centraux, nous avons cru comprendre que Paxport avait l'intention d'intensifier ses pressions pour que la transaction se fasse différemment. Je sais que le comité a entendu des témoignages à cet égard quant à la rapidité ou au manque de rapidité avec laquelle le ministère des Transports a agi et nous avons indiqué, d'après ce que nous avons cru comprendre, les mesures que Paxport comptait prendre.

**Le sénateur Tkachuk:** Les responsables de Paxport ont exprimé leur indignation. Que voulaient-ils obtenir que le gouvernement n'était pas prêt à leur donner?

**M. Cappe:** Si je me souviens bien, le comité a entendu des témoignages à cet égard mais comme j'ai mauvaise mémoire, je ne voudrais pas réécrire l'histoire. D'après ce que j'ai cru comprendre, ce qu'ils voulaient effectivement, comme l'indique le paragraphe du milieu, c'est que Paxport soit le promoteur choisi, ce qui lui permettrait alors de traiter avec Air Canada sur une base différente. Je sais que M. Stehelin a indiqué qu'à son avis cela n'aurait pas d'importance.

**Le sénateur Tkachuk:** Que voulez-vous dire par cela n'aurait pas d'importance? Qu'est-ce qui n'aurait pas d'importance?

**M. Clayton:** Aucune des personnes ici présentes n'a assisté à la réunion dont il est question. Cependant, je crois que vous avez entendu, la semaine dernière, un témoin de Transports Canada qui y était et qui en avait le procès-verbal. Celui-ci rend compte de ce qui s'est déroulé durant la réunion des représentants de Transports Canada.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est bon. Revenons au point selon lequel Paxport souhaitait être reconnu, en d'autres termes, désirait obtenir le contrat. Est-ce bien ce que désirait Paxport ou Mergeco, à ce stade?

**M. Cappe:** Ce que dit la note, c'est que Paxport craignait de ne pas être prise au sérieux par Air Canada tant qu'elle n'aurait pas été déclarée promoteur par Transports Canada. C'est ce à quoi nous voulons en venir dans cette note. Paxport voulait être déclarée promoteur et, ainsi, pouvoir amorcer de véritables négociations avec Air Canada.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Okay. My point is, or what I'm trying to get to is that —

**Senator Kirby:** Just a second. I thought, Mr. Chairman, you said we were going to finish —

**Senator Tkachuk:** I'm still on the same memo. What I'm trying to get to is trying to figure out... They wanted to be the developer and they were saying that they were putting pressure on or rumours were — this was all — this was third party about something else. This wasn't — this was your particular interpretation of what you had heard about putting pressure on?

**Mr. Cappe:** M'hm.

**Senator Tkachuk:** You didn't hear about it —

**Mr. Cappe:** I had no personal knowledge of Paxport and who they called or anything else, no.

**Senator Tkachuk:** Right. You're kind of in control of the process at this time in a way in the sense that —

**Mr. Cappe:** No, Transport's in control of the process. Transport is dealing with all of the parties. We are dealing with Transport. I indicated at the beginning that we dealt with Transport, the negotiator and our central agency colleagues.

**Senator Tkachuk:** I have —

**Mr. Cappe:** I never met with any of the parties who were trying to acquire the airport. We only dealt with other officials in other departments.

**Senator Tkachuk:** Okay. I have to come back, Chairman, but I think my half hour is gone. It has taken a little longer than I thought.

**The Chairman:** Just before Senator Kirby; Mr. Clayton, you corrected me, I think quite properly, when I referred to negotiations, and you said, "I would prefer the word consultation". I have to say I'd prefer another word than "consultation". That was the model from which you started something, because that was the model you wanted, or, sorry, Transport wanted. So, if it wasn't negotiation, which I understand it wasn't because "negotiation" had a formal significance to it, it was something else. And I shan't cavil, but maybe you can give me a different word that might describe it later on.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, a couple of my colleagues have questions just to finish off that one document. Can we finish with that one document then I'll start my 30 minutes?

**The Chairman:** Go ahead, that's fine.

**Senator Grafstein:** Your latter response to the information that you received about pressure, and you are saying that you did not receive any direct word from the parties to the issue, but I take it that you would have received that information from other officials in government?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Ce que j'essaie de faire valoir, c'est...

**Le sénateur Kirby:** Pardonnez-moi, mais je croyais, monsieur le président, que nous finirions d'abord de...

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agit toujours de la même note. J'essaie, en fait, de savoir... Paxport souhaitait être nommée promoteur et affirmait exercer des pressions ou faire courir des bruits... c'est tout... c'était du oui-dire. C'est l'interprétation particulière que vous avez fait des bruits qui couraient?

**M. Cappe:** Pas du tout.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous n'en avez pas entendu parler...

**M. Cappe:** Je ne connaissais pas personnellement les dirigeants de Paxport, ni leurs interlocuteurs ou quoi que ce soit, non.

**Le sénateur Tkachuk:** Bien sûr, vous êtes pratiquement le maître-d'oeuvre du processus à ce stade, en ce sens que...

**M. Cappe:** Non, c'est Transports Canada qui exerce le contrôle. C'est ce ministère qui traite avec toutes les parties. Nous ne traitons qu'avec Transports Canada. J'ai précisé au tout début que nous traitons avec Transports Canada, avec le négociateur et avec nos collègues de l'organisme central.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai...

**M. Cappe:** Je n'ai jamais rencontré qui que ce soit des parties qui tentaient d'acquiescer à l'aéroport. Notre groupe ne traitait qu'avec des fonctionnaires.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. J'ai d'autres questions, monsieur le président, mais je crois avoir utilisé la demi-heure qui me revenait. Il m'a fallu un peu plus de temps que je ne l'avais prévu.

**Le président:** Avant de céder la parole au sénateur Kirby... M. Clayton, vous me corrigerez si je fais erreur... mais lorsque j'ai parlé de négociations, vous avez dit que vous préféreriez que nous employions le mot «consultation». Pour ma part, je préférerais un autre terme. Vous avez opté pour la consultation, parce que c'est ce que vous ou, plutôt, Transports Canada voulait. Par conséquent, s'il ne s'agissait pas de négociations... si j'ai bien compris, on ne peut parler de négociations, terme qui a un tout autre sens..., il s'agissait d'autre chose. Sans vouloir ergoter, j'aimerais tout de même que vous me suggériez un autre mot dont nous pourrions nous servir pour décrire le processus.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, deux de mes collègues ont des questions à poser concernant ce document. Pouvons-nous en finir avec ces questions avant que je n'entame ma période de 30 minutes?

**Le président:** Faites, je vous prie.

**Le sénateur Grafstein:** À propos de l'information reçue au sujet des pressions exercées... et vous affirmez ne pas avoir eu d'entretien comme tel avec les parties au dossier... je dois donc en déduire que vous avez reçu cette information d'autres fonctionnaires travaillant pour le gouvernement?

[Text]

In other words, you didn't create this out of whole cloth. I assume you got this information from a source other than yourself, and since people did not talk to you directly about it, I assume from what you said in your latter comment, response to the last senator is that there were other officials, and I would assume that the other officials would have been the source of that information to you. Am I correct in that?

**Mr. Cappe:** In general terms, we were dealing with our colleagues in other departments, in the central agencies, and discussing the way the file was developing. And indeed, in the course of those discussions, we would have exchanged on what we understood to be happening. And indeed, that was what we understood was going to be happening.

**Senator Grafstein:** So it might not have been direct contact with you, but that would be the information you would have garnered from speaking to officials in other departments and other places within the public service or within the government?

**Mr. Cappe:** Yes, in dealing with other —

**Senator Grafstein:** I am making no distinction here between other officials which would be officials who would be public servants and those that would be appointed officials for term.

**Mr. Cappe:** Well, I would because I was not in contact with anyone other than public servants on this file, so any of this would have come from my discussions with them.

**Senator Grafstein:** Again back to the memorandum, and I will try to limit my questions to the memorandum at this time, and that is that curious comment on the last page of page 2 of the memorandum, it says that:

We understand that Minister Corbeil has indicated to his officials his preference to award the contract to Paxport, but wishes to respect the system.

What does that say to you?

**Mr. Clayton:** Again, what you had — the situation at this stage when this memo was written that you had Paxport that had been named the most acceptable proposal.

What that reference — in looking at it now — was that the minister obviously wished — Paxport had to be awarded the contract, that is eventually through a stage you then had to say they were the recognized "winner," but that required Paxport to meet certain hurdles which they had not yet met. Therefore, he wished that to happen, but he wished to respect the system, which means that the system, which is the public tendering system, would say that unless Paxport met the hurdles, they in effect could not be awarded the contract.

**Senator Stewart:** Could we have what this on the record? Senator LeBreton is giving us testimony.

**Senator LeBreton:** Which is something that the minister in his statement in December 1992 said, those very things, which is supported by this memorandum.

**Senator Grafstein:** Is that statement on the record?

[Traduction]

En d'autres mots, vous n'avez pas inventé cela de toutes pièces. Je suppose que cette information vous est venue d'une autre source et que, puisque les parties ne s'entretenaient pas avec vous directement d'après ce que vous avez répondu au dernier sénateur qui a posé une question, c'est que d'autres fonctionnaires étaient là et je suppose que ces autres fonctionnaires auraient été la source de votre information. Ai-je raison?

**M. Cappe:** En règle générale, nous traitons avec nos collègues d'autres ministères, des organismes centraux pour discuter de l'évolution du dossier. Effectivement, durant ces discussions, nous nous serions tenus au courant de ce qui se passait. Effectivement également, c'est ainsi que nous apprenons la suite prévue des événements.

**Le sénateur Grafstein:** Par conséquent, cette information, que vous n'auriez pas acquise par vous-même, vous serait venue de discussions avec des fonctionnaires d'autres ministères et du gouvernement?

**M. Cappe:** Oui, lorsque je traitais avec d'autres...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne fais pas de distinction, ici, entre les personnes faisant partie de la fonction publique et celles qui sont nommées pour une durée déterminée.

**M. Cappe:** Par contre, moi, j'établis cette distinction, car je n'ai pas eu de contact avec d'autres personnes que les fonctionnaires dans ce dossier. Par conséquent, cette information ne pourrait venir d'ailleurs que de mes discussions avec eux.

**Le sénateur Grafstein:** Pour en revenir encore une fois à la note... j'essaierai de m'en tenir à cette note pour l'instant... je remarque une observation étrange au bas de la page 2, où l'on peut lire:

Nous croyons savoir que le ministre Corbeil a indiqué à ses fonctionnaires sa préférence pour Paxport, mais qu'il tient à laisser le processus suivre son cours.

Quelle interprétation en faites-vous?

**M. Clayton:** Il ne faut pas oublier que, lorsque cette note a été rédigée, la proposition de Paxport avait été évaluée comme étant la meilleure proposition.

Ce que cette phrase veut dire, après coup, c'est que, de toute évidence, le ministre souhaitait que Paxport obtienne le contrat, c'est-à-dire que sa proposition soit déclarée la gagnante, mais qu'il faudrait d'abord que Paxport satisfasse à certains critères jusque-là non satisfaits. Donc, en dépit de sa préférence, il ne voulait pas entraver le système, soit le processus d'appel d'offres, selon lequel le contrat ne pourrait être adjugé à Paxport si celle-ci ne se conformait pas aux critères établis.

**Le sénateur Stewart:** Pourrait-on faire verser ceci au compte rendu? Le sénateur LeBreton en a la preuve.

**Le sénateur LeBreton:** C'est exactement ce qu'a déclaré le ministre en décembre 1992 comme en témoigne la présente note.

**Le sénateur Grafstein:** Cette déclaration fait-elle partie du compte rendu?



[Texte]

**Senator LeBreton:** Yes, it is. That is the problem when you are not here every day. Yes, I will. I will find it for you.

**Senator Grafstein:** Fine, thanks.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, may I continue?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Grafstein:** Still on the same memorandum. Again, this statement this is on page 3:

Even if the Airport Terminals Development Group withdraws its bid (unlikely), the government could be subject to severe criticism from the AG and others if it proceeds to negotiate with Paxport on a sole source basis for this \$500 million plus project.

What is meant by that and what concerns were you trying to raise with the government at that stage?

**Mr. Gershberg:** Senator, it is the same issue. It is the question of being compliant with the RFP. Remember at this time we had the Deloitte Touche report saying they were non-compliant because of financeability, so even if the other bids were off, you would still have to be compliant with the RFP on financeability before you could proceed to negotiate.

**Mr. Cappe:** What we were trying to do here was indicate our interest in the integrity of the process. And indeed, as Mr. Clayton has indicated, that you would be consulting with the best overall acceptable proposal, or the best overall acceptable proponent, but that you wouldn't be negotiating yet, and that had the minister then gone to a sole source basis, that that would have called into question the integrity of that RFP process.

**Senator Grafstein:** So, again, referring to the memo, it says and I quote:

It is almost impossible for Transport to negotiate with Paxport on a sole source basis while the other bid is still on the table.

This is confusing to me. Let me see if I can understand it. On the one hand, until you have concluded a satisfactory bid that meets your criteria, both pre-release and post-release, the decision — in other words, they meet the preliminary criteria, you then move to determining whether or not those criteria are concrete enough to satisfy your ultimate test, so it is a pre-selection and then a post decision-making process based on your own criteria. I am looking at financing alone.

Now — and you say that during that process, this is after making the award that allows you then to have, not negotiations but consultations — you have to have the existing other three bids or two bids, whatever they are, two or three, on the table?

**Mr. Cappe:** No. If you go back —

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** Oui, elle en fait partie. Voilà ce qui arrive lorsqu'on n'assiste pas à toutes les réunions. Oui, je vous trouverai ce passage.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous remercie.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, puis-je poursuivre?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Toujours au sujet de la même note, je remarque, à la page 3:

Même si le *Airport Terminals Development Group* retire sa proposition (ce qui est improbable), le gouvernement pourrait s'attirer les foudres du Groupe des aéroports et d'autres s'il décide de négocier un contrat avec Paxport comme fournisseur unique de ce projet de plus de 500 millions de dollars.

Qu'entendiez-vous par là et qu'essayiez-vous de faire remarquer au gouvernement à cette étape?

**M. Gershberg:** Sénateur, il s'agit toujours de la même chose. Il est question de se conformer à la demande de propositions. Rappelez-vous qu'à ce stade, nous avons en main le rapport de Deloitte & Touche selon lequel Paxport ne répondait pas aux critères de financement. Par conséquent, même si les autres propositions étaient rejetées, il faudrait tout de même que Paxport se conforme aux exigences de la demande de propositions en ce qui concerne le financement avant que nous puissions négocier un contrat avec elle.

**M. Cappe:** Nous tentions, dans cette note, de bien faire comprendre qu'il fallait respecter le processus dans son intégrité. Et, comme l'a indiqué M. Clayton, qu'il y aurait des consultations avec le meilleur soumissionnaire, mais qu'il n'y aurait pas de négociations. Si, à ce point, le ministre avait décidé de négocier avec Paxport en tant que source unique, il n'aurait pas respecté le processus.

**Le sénateur Grafstein:** J'en reviens toujours à la même note, où l'on peut lire:

Il est presque impossible pour Transports Canada de négocier avec Paxport en tant que source unique tant que l'autre proposition n'a pas été écartée.

Je suis confus. Voyons voir si je comprends. D'une part, jusqu'à ce que vous ayez obtenu une proposition répondant à vos critères, tant avant qu'après l'annonce de la proposition gagnante, la décision... en d'autres mots, les propositions satisfont aux critères préliminaires. Vous jugez ensuite si ces critères sont suffisamment rigoureux pour répondre à votre exigence ultime. Il s'agit donc d'une présélection, suivie d'un processus décisionnel postérieur fondé sur vos propres critères. Je parle ici uniquement du financement.

Maintenant... vous dites que durant le processus, c'est-à-dire après que le choix ait été fait, qu'il y a eu non pas négociation, mais consultation... vous devez étudier les deux ou trois autres propositions?

**M. Cappe:** Non. Si vous revenez là...

[Text]

**Senator Grafstein:** In other words, when can you move — I should like to get it from the witness.

**Senator Jessiman:** Just understand, there are irrevocable offers on the table, that is what they have, that are both open for acceptance.

**Senator Grafstein:** I want to get it from the witness, if you don't mind. I am just here to try to get it from the witnesses.

**Senator Stewart:** You are slow. He is trying to help you.

**Senator Grafstein:** That is great, Mr. Chairman. I would like to get it from the witnesses if I could. It is a hard thing to do, but maybe the witnesses could help me.

**Mr. Cappe:** What we had, if you go back to the first paragraph on that page, proceeding to negotiate on a sole source basis with Paxport would be very difficult to justify, and what we were saying there was that, as indicated in the first part of the memo as Senator Tkachuk had pointed out, it was our view that they were non-compliant as proposed. What we were doing, as Mr. Clayton indicated, was the government was consulting with Paxport, insofar as Paxport was the best overall proposal, to see if they could get up over that hurdle, if you will, to become compliant and then if they were compliant, we would then get into the negotiations.

What we were indicating here was that if there was an interest in negotiating on a sole source basis with Paxport that that would be subject to severe criticism because the other bidder was still live, as it were, by being on the table. The Airport Terminal Group had not withdrawn its bid at that point.

**Senator Grafstein:** Just a final question on this, at what point do you move from consultation to negotiation without worrying about possible legal or other criticism?

**Mr. Clayton:** At that stage when in effect the government is satisfied that the conditions that were put out in December, mainly financeability, had been met by Paxport.

**Senator Stewart:** I have a question for clarification.

**Senator Tkachuk:** I have a couple of questions on what Mr. Grafstein has asked on this because it regards the same memo I was dealing with. On the financeability issue, this is a very confusing thing and has been from the very beginning. There was some question by the developers themselves as to what financeability meant, correct?

**Mr. Cappe:** I am not going to comment.

**Senator Tkachuk:** From what we have heard.

**Mr. Cappe:** You have testimony I don't have.

**Senator Tkachuk:** The RFP did not precisely address the questions of financeability that the government on December the 7th said they wanted as financeability, is that not correct?

**Mr. Cappe:** That is correct.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** En d'autres mots, quand pouvez-vous aller de l'avant? J'aimerais entendre la réponse du témoin.

**Le sénateur Jessiman:** Il faut comprendre que les offres à l'étude sont irrévocables, qu'elles sont toutes deux acceptables.

**Le sénateur Grafstein:** Je veux l'entendre de la bouche du témoin, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Je suis ici simplement pour interroger les témoins.

**Le sénateur Stewart:** Vous prenez trop de temps. Il tente de vous aider.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, j'aimerais entendre la réponse du témoin, si on me le permet. C'est déjà assez difficile comme cela: peut-être les témoins peuvent-ils m'aider?

**M. Cappe:** Si vous lisez le premier paragraphe de cette page, il est dit qu'il serait extrêmement difficile de justifier des négociations avec Paxport en tant que source unique. Comme l'indique la première partie de la note qu'a soulignée le sénateur Tkachuk, nous étions d'avis que la proposition n'était pas conforme. Comme l'a affirmé M. Clayton, le gouvernement ne faisait que consulter Paxport, dans la mesure où celui-ci avait fait la meilleure proposition pour savoir s'il pouvait surmonter l'obstacle, s'il pouvait, si vous préférez, se conformer, après quoi on entamerait les négociations.

Nous précisons dans cette note que si l'on envisageait de négocier avec Paxport en tant que source unique, on s'exposerait à des critiques sévères, parce que l'autre proposition était toujours à l'étude. Le *Airport Terminals Group* n'avait pas retiré sa soumission à ce stade.

**Le sénateur Grafstein:** Une dernière question: quand pouviez-vous passer des consultations aux négociations sans crainte d'éventuelles répercussions juridiques ou d'autres formes de critique?

**M. Clayton:** Lorsque, dans les faits, le gouvernement était convaincu que Paxport satisfaisait aux conditions énoncées en décembre, surtout en ce qui concerne le financement.

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais obtenir des précisions.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai deux questions au sujet de ce qu'a demandé M. Grafstein, car il est question de la même note dont je vous entretenais. La question du financement suscite beaucoup de confusion, et ce depuis le tout début. Même les promoteurs s'interrogeaient sur le sens à donner à ce mot, n'est-ce pas?

**M. Cappe:** Sans commentaire.

**Le sénateur Tkachuk:** D'après ce que nous avons entendu.

**M. Cappe:** Vous disposez de témoignages que je n'ai pas.

**Le sénateur Tkachuk:** La demande de propositions ne mentionnait pas expressément les points de financement sur lesquels insistait le gouvernement le 7 décembre. Est-ce exact?

**M. Cappe:** C'est exact.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Good. So once the winning bid or the winning proposal was announced, the government put conditions on it. I want to just go through this process clearly here. On December the 7th the conditions were placed, is that not correct?

**Mr. Clayton:** That is correct. Mr. Barbeau's letters reflects those set of conditions.

**Senator Tkachuk:** One of the major problems concerning financeability was the question of leases and the situation with the Air Canada contract with Transport Canada which the developers were not aware of, is that not correct?

**Mr. Clayton:** I cannot comment on what the developers were or were not aware of. One of the issues throughout was obviously the relationship with Air Canada, period, in terms of getting Air Canada on board. If you think about it, Air Canada is a very large head tenant, and on any development deal, the developer better have an agreement with their head tenant in terms of how they will operate.

**Senator Tkachuk:** Correct. And then the government began consultation, negotiation, whatever, to address these problems, correct, of which Treasury Board was signalling to the government that they should do, is that not correct?

**Mr. Clayton:** To be accurate, I think what the government said to Paxport is, "you resolve the issue with Air Canada." That is not the government, but it was in effect —

**Senator Tkachuk:** But they didn't know that is what it meant. I am just going by testimony of Mr. Hession here.

**Mr. Clayton:** I am not aware of that.

**Mr. Cappe:** The testimony of Mr. Stelehin was the commentary on the financeability issue, and it was with reference to whether the deal could go ahead and whether it was financeable or not. It was that judgment that the government was operating on.

**Senator Tkachuk:** He also said in March on that same document that there was not a question that the partners could put up the \$61 million, is that not correct? It was just a question of what he interpreted to be financeable rather than Paxport determined to be financeable, and there was an argument going on here.

**Mr. Cappe:** I will give you the Treasury Board perspective on this. Our concern was that we didn't want Transport Canada independently coming to a judgment on financeability without the advice of outside financial advisors.

**Senator Tkachuk:** Sorry about that. I just wanted to clarify that. We have heard this before. I am just doing this for your own —

**Senator Grafstein:** I want to put an additional question then. It strikes me — this is a question to the Treasury Board — that anyone proceeding with a project of this dimension would have to take into account in their original projections and their original proposal on or before December the 7th some assumptions with respect to an Air Canada lease or an Air

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Excellent. Par conséquent, une fois connue la proposition gagnante, le gouvernement a imposé des conditions. Je souhaite simplement bien comprendre le processus. Le 7 décembre, des conditions ont été imposées, est-ce exact?

**M. Clayton:** C'est exact. Les lettres de M. Barbeau reflètent cette série de conditions.

**Le sénateur Tkachuk:** L'une des principales difficultés à surmonter concernant le financement était la question des baux et le fait que les promoteurs ignoraient tout du contrat passé entre Air Canada et Transports Canada, n'est-ce pas?

**M. Clayton:** Je ne puis me prononcer au sujet de ce que les promoteurs savaient ou ne savaient pas. Tout au long du processus, l'une des questions concernait, de toute évidence, les relations avec Air Canada, locataire principal très important. Dans un contrat d'aménagement, le promoteur a tout intérêt à s'entendre avec le locataire principal concernant l'exploitation.

**Le sénateur Tkachuk:** Exact. Lorsque le gouvernement a amorcé les consultations, négociations, peu importe, pour régler ces problèmes, le Conseil du Trésor avisait le gouvernement qu'il avait intérêt à le faire, n'est-ce pas?

**M. Clayton:** Pour être précis, je crois que le gouvernement a exigé de Paxport qu'il règle la question avec Air Canada. Il ne s'agissait pas vraiment du gouvernement, mais, dans les faits...

**Le sénateur Tkachuk:** Cependant, Paxport ignorait que c'était ce que cela voulait dire. Je me fie ici au témoignage de M. Hession.

**M. Clayton:** Je n'en sais rien.

**M. Cappe:** M. Stelehin, dans son témoignage, a parlé de la question du financement lorsqu'il s'agissait de savoir si le marché pouvait être conclu et s'il était finançable ou pas. C'est en fonction de cet avis que le gouvernement allait de l'avant.

**Le sénateur Tkachuk:** Il a aussi déclaré, en mars, dans le même document que les associés étaient certes capables de réunir les 61 millions de dollars exigés, n'est-ce pas? C'était son interprétation de ce qui était finançable versus celle de Paxport, et l'on n'arrivait pas à s'entendre sur ce point.

**M. Cappe:** Laissez-moi vous expliquer la position du Conseil du Trésor à cet égard. Celui-ci ne souhaitait pas que Transports Canada se prononce seul sur le financement, sans l'avis de conseillers financiers de l'extérieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Mille excuses. Je désirais simplement clarifier cette situation. On nous l'a déjà expliquée. Je le fais simplement pour votre...

**Le sénateur Grafstein:** Dans ce cas, j'aurais une autre question à poser. Elle s'adresse au Conseil du Trésor: il me semble que quiconque va de l'avant avec un projet d'une telle envergure devra tenir compte, dans ses projections initiales et dans sa proposition initiale du 7 décembre ou avant de certaines hypothèses concernant un bail avec Air Canada ou l'utilisation des



[Text]

Canada use because Air Canada was the principle tenant. Now, am I missing something here?

**Senator LeBreton:** Yes, you are. The lease. You are missing the lease.

**Senator Grafstein:** I am not talking about the lease, I am talking about the business proposal made by the proponents.

**Mr. Clayton:** Maybe if I talk about the catch-22 philosophy for a moment, one of the problems — and again, you may want to ask in more detail others about that whole process — is if you have a competitive process in which you have a head tenant, if you asked before you have sort of gone through the acceptable proposal stage for a deal to be made with the head tenant, the head tenant is controlling the process, that is Air Canada, because they obviously can make a deal with one or the other, and whoever they make a deal with is obviously going to be the one who will have a massive advantage.

So, you have a process set up that says you don't want that to be concluded until after you have gone through a process so that Air Canada has not controlled the whole process by themselves in terms of who they deal with. So you have the situation of having then got the best acceptable proposal and both of the bidders made assumptions about Air Canada. Then you start having to deal with Air Canada.

And as has been noted, albeit that was a very difficult negotiation, to some extent, for whatever you wish to say who knew, who didn't know, it was always going to be a difficult negotiation because Air Canada to some extent had leverage, and to another extent they wanted an airport that worked. So that was the discussion process initially that was going on, and I guess later the negotiation process when there was a declared contractor.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Stewart:** My question relates to the second memorandum. It is signed by Mr. Cappe to Mr. Ian Clark. Toward the end of the memorandum, there is a comment,

This file is extremely messy...

**Senator Lynch-Staunton:** So is C-22.

**Senator Stewart:** Is that a germane comment?

**Senator Lynch-Staunton:** I was just passing on a reflection to Senator Jessiman.

**Senator Stewart:** This is very enlightening.

I am going to ask you to explain this now because you say:

Overall our preference would be to wait for the LAA for Pearson to be established, and for Transport to quickly transfer the responsibility for the terminal redevelopment and new runway projects (another possible problem file) to the LAA for execution. This is what is happening in Vancouver

[Traduction]

aéroports par Air Canada, car celui-ci est le principal locataire. Ai-je oublié quelque chose?

**Le sénateur LeBreton:** Oui, vous avez oublié le bail.

**Le sénateur Grafstein:** Il n'est pas question du bail, mais plutôt de la proposition d'affaire faite par les promoteurs.

**M. Clayton:** Il vaudrait peut-être mieux que je m'attarde un peu au dilemme: l'un des problèmes... encore une fois, vous souhaierez peut-être poser à d'autres des questions plus détaillées concernant tout le processus... c'est que, s'il existe un locataire principal dans le cadre d'un processus d'appel d'offres, si, avant d'avoir franchi l'étape d'évaluation de la meilleure proposition, vous demandez que soit conclu un marché avec le locataire principal, celui-ci contrôle alors le processus, c'est-à-dire que quiconque est choisi par Air Canada, qui peut conclure un marché avec l'un ou avec l'autre promoteur, disposera, de toute évidence, d'un atout de taille.

Par conséquent, un processus établi prévoit que la conclusion de ce marché n'aura pas lieu tant et aussi longtemps que le processus n'aura pas pris fin. On évite ainsi qu'Air Canada ne contrôle le processus. Résultat: la meilleure proposition est choisie, et les deux soumissionnaires ont fait des hypothèses au sujet d'Air Canada. On peut alors commencer à négocier avec Air Canada.

Comme on l'a fait observer, la négociation a été fort difficile car, dans une certaine mesure, peu importe qui savait, qui ne savait pas, la négociation serait difficile parce qu'Air Canada disposait d'un certain pouvoir de négociation. Par contre, le locataire avait aussi intérêt à ce que l'aéroport soit bien géré. C'est donc ainsi que s'est déroulé le processus initial de discussion. Je suppose que, par la suite, la négociation s'est déroulée de la même façon, une fois l'entrepreneur connu.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le sénateur Stewart:** Ma question porte sur la deuxième note, sur celle qui est signée par M. Cappe et adressée à M. Ian Clark. Vers la fin, on peut lire:

Ce dossier est très embrouillé...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Tout comme le projet de loi C-22.

**Le sénateur Stewart:** Ce commentaire a-t-il rapport avec l'objet à l'étude?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je faisais simplement part d'une réflexion au sénateur Jessiman.

**Le sénateur Stewart:** Voilà qui est très instructif.

Je vous demanderais de nous donner des explications maintenant, car vous écrivez:

Dans l'ensemble, nous préférierions attendre que soit établie l'administration aéroportuaire locale de Pearson et que le ministère des Transports ait rapidement cédé la responsabilité du réaménagement de l'aéroport et de l'aménagement de nouvelles pistes (autre éventuel dossier épi-

[Texte]

where the LAA is currently proceeding with terminal expansion and a new runway.

And then you go on to mention that finance officials have the idea for a Crown corporation. Now, when you say "our preference," who do you mean? Does it mean your program branch? And if not, who was it? And, on what basis would you prefer that particular approach?

**Mr. Cappe:** Well, the issue was extremely messy indeed because we had eight different groups in the Treasury Board secretariat involved in this. It was a very complex deal, in excess of \$500 million. And there was the prospect of public controversy, and indeed there were newspaper reports on the subject through the period. So indeed, from that perspective, we saw it as messy.

We had a preference for the LAA because of the complexity, which is why it was messy, the complexity of dealing with the prospect of the T1, T2 being owned by a group that was different from the people who owned T3. Having someone else deal with the runways, having someone else be the LAA, and in that sense this could become quite a messy file. And we were concerned that the government was getting caught up in this process of dealing with each of these pieces *seriatim*.

Our preference, by that I mean the Treasury Board secretariat advising the secretary, and I described earlier how I was speaking on behalf of the secretariat, the concern we had was if this is such a complex deal, the easy way to deal with it was there was an LAA group forming who were interested in becoming responsible for the airport and we could pass off all of our messy problems to someone else in the process.

Now, that was not going to solve the problem, but it was going to avoid the public tendering problem that we were faced with and the negotiations complex and the dividing up of the airport into these four interests.

**Senator Stewart:** You were confident of course that the secretary pass on this advice to the board?

**Mr. Cappe:** No. I want to be very explicit about that. I have no knowledge that this was passed on to anyone. This was for the secretary's information. If we had intended on briefing the President of the Treasury Board, we would have written him a memorandum which then Mr. Clark would have signed to the president. So if this is a memorandum to the secretary, it was for his use only.

**Senator Stewart:** But, most curious, one interpretation of your answer is that Mr. Clark, the secretary, was a fellow in need of private education, so you are giving him a private education. Another is that indeed this was part of the normal bureaucratic process and that you intended that he would use it within the governmental process.

[Translation]

neux) à cette administration. C'est ce qui se passe à Vancouver, où l'administration locale procède actuellement à des travaux d'expansion de l'aérogare et à l'aménagement d'une nouvelle piste.

Vous ajoutez ensuite que les représentants des Finances envisageaient la possibilité d'établir une société d'État. Que voulez-vous dire, lorsque vous écrivez que vous préféreriez attendre? Parlez-vous ici de la direction? Dans le cas contraire, de qui parlez-vous? Pour quelle raison, par ailleurs, préféreriez-vous cette approche particulière?

**M. Cappe:** Eh bien, j'ai parlé de dossier embrouillé parce que huit groupes différents du Secrétariat du Conseil du Trésor y travaillaient. Le marché était fort complexe et représentait plus de 500 millions de dollars. Par ailleurs, l'on s'attendait à une controverse publique. De fait, des articles ont paru dans les journaux à ce sujet tout au long de cette période. Vu sous cet angle, le dossier était un beau gâchis.

Nous privilégions la création d'une administration locale en raison de la complexité, source du gâchis, d'avoir à se retrouver avec des aérogares 1 et 2 propriétés d'un groupe différent des propriétaires de l'aérogare 3. Si une autre partie que l'administration locale devait prendre en charge les pistes, ce dossier pourrait devenir très embrouillé. Nous craignons que le gouvernement n'ait, dans le cadre de ce processus, à traiter de ces questions dossier par dossier.

Nous préférons... par là, il faut entendre les gens du Secrétariat du Conseil du Trésor qui conseillent le secrétaire, car j'ai expliqué plus tôt en quelle qualité j'étais le porte-parole du secrétariat..., notre préoccupation était que s'il s'agit d'un marché aussi complexe, la façon la plus facile d'aller de l'avant était d'établir une administration locale qui prendrait en charge l'aéroport, administration à laquelle nous pourrions confier tous les problèmes.

Cela n'aurait pas réglé le problème, mais nous aurait par contre permis d'éviter le problème des offres publiques auxquelles nous étions confrontés, des négociations complexes et du partage de l'aéroport entre ces quatre intérêts.

**Le sénateur Stewart:** Vous comptiez, bien sûr, que le secrétaire transmettrait ces conseils au Conseil du Trésor?

**M. Cappe:** Non. Que l'on me comprenne bien: je n'ai jamais eu connaissance que cette information avait été transmise à quiconque. Elle était fournie au secrétaire uniquement à titre indicatif. Si nous avions voulu en informer le président du Conseil du Trésor, nous lui aurions envoyé une note signée par M. Clark. Lorsqu'une note est adressée au secrétaire, elle est destinée à lui seul.

**Le sénateur Stewart:** Cependant, on peut conclure de ce que vous avez dit, ce qui est fort étrange, que M. Clark, le secrétaire, avait besoin d'une formation particulière, que vous lui avez donnée. On pourrait aussi dire qu'il s'agissait-là des façons de faire habituelles de la bureaucratie et que vous comptiez qu'il se servirait de cette information dans le cadre du processus gouvernemental.

[Text]

**Mr. Cappe:** Yes. I think we wanted to make sure that the secretary was informed and current with the file as it was developing and could deal with his colleagues in other departments, and as the case may be, if necessary, with the ministers. But I wanted to just make the distinction that had we felt at this time that it was necessary to involve the president, we would have sent the president a memorandum, and indeed there is one or two in here that we did that with.

But, this was meant for the secretary as he might need it and as he might use it, and Senator Stewart is quite right that he could have used it in dealing with colleagues in other departments or with ministers.

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman.

**Senator Tkachuk:** I have a further question on that because this is an important little paragraph here and it was on — at this time — see this is March 12th. The minister of the Crown, the Minister of Transport — there are a couple of decisions made here. The previous minister had made a decision as to how the government would proceed, and the government had made a decision on how it would proceed.

Then, there was an RFP process announced and then there was a proposal call, and then there was a winner dependent on certain conditions announced in December. Yet, three months later, there is a recommendation to your superior that the way to get rid of this problem was to just get rid of it to someone else.

**Mr. Cappe:** Well, that is an interpretation of it. I would rather think of it in terms of trying to deal with the Lester B. Pearson International Airport in an integrated fashion. What we wanted was an authority that could deal with the management of the airport on both air side and land side, would be able to manage the terminals or decide how to contract for someone to manage the terminals, and someone who could finance the runways or find someone to finance the runways.

**Senator Tkachuk:** Go ahead, sorry.

**Mr. Gershberg:** Perhaps to add to that, it is around this time that the Minister of Transport decided to go out on an RFP for the runways as also a potentially private sector deal, and that wasn't the case back in December when we had agreed to the announcement at that time. So it was getting more complicated.

And we had also at that time some experience with Vancouver where indeed the LAA was managing both the runways and terminal development through the LAA, so there was some concern about managing all of these files and managing Pearson as an airport. And we are also at a period, as you remember in March, where things were a bit stalled. There was that financeability issue, there was a problem with Air Canada and so on, so things were in a bit of a hiatus. One way around that might have been to go the LAA route.

[Traduction]

**M. Cappe:** Effectivement. Je crois que nous voulions surtout faire en sorte que le secrétaire soit au courant du dossier. De cette façon, il pourrait en traiter avec ses collègues des autres ministères et, au besoin, avec les ministres. Je crois cependant utile de préciser que si nous avions estimé, à ce stade, qu'il était nécessaire d'engager le président dans ce dossier, nous lui aurions envoyé une note. En fait, c'est arrivé une ou deux fois.

Toutefois, cette information était destinée au secrétaire pour répondre à ses besoins. Le sénateur Stewart a tout à fait raison de dire qu'il s'en serait servi pour traiter avec ses collègues des autres ministères ou avec les ministres.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je n'ai plus de question.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai une autre question à poser à ce sujet, car je remarque un petit paragraphe fort important ici. La note est datée du 12 mars. Le ministre d'État, c'est-à-dire le ministre des Transports... une couple de décisions sont prises ici. Le ministre antérieur avait pris une décision quant à la façon dont le gouvernement devrait s'y prendre pour mener ce projet et le gouvernement avait décidé de la façon dont il s'y prendrait.

On a ensuite annoncé l'établissement d'un processus pour recevoir les propositions, puis l'appel d'offres et ensuite le choix de la proposition gagnante, sous réserve du respect de certaines conditions annoncées en décembre. Pourtant, trois mois plus tard, votre supérieur reçoit une recommandation voulant que la meilleure façon de se débarrasser du problème soit de le refiler à quelqu'un d'autre.

**M. Cappe:** Vous pouvez l'interpréter ainsi. Je préfère y voir une solution intégrée aux problèmes de l'aéroport international Lester B. Pearson. Nous souhaitons la création d'une instance qui pourrait prendre en charge la gestion de l'aéroport, tant le volet aérien que le volet des opérations au sol, capable d'assumer la gestion de celles-ci ou de décider comment adjoindre le contrat de gestion des aéroports et capable de financer les pistes ou de trouver quelqu'un pour le faire.

**Le sénateur Tkachuk:** Continuez, je vous en prie.

**M. Gershberg:** On pourrait peut-être ajouter que c'est à peu près à ce moment que le ministre des Transports a décidé de faire une demande de propositions pour le réaménagement des pistes en vue de la conclusion d'un éventuel marché avec une entreprise privée, ce qui n'était pas le cas en décembre, lorsque nous avions approuvé l'annonce. Le dossier se compliquait donc davantage.

À cette époque également, nous avions acquis une certaine expérience à Vancouver où, de fait, l'administration locale gérait à la fois les pistes et l'aménagement de l'aérogare. Par conséquent, la gestion de ces dossiers et la gestion de Pearson en tant qu'aéroport donnaient lieu à certaines préoccupations. Par ailleurs, vous vous souviendrez qu'à cette époque, c'est-à-dire en mars, nous étions dans une impasse: questions de financement, problèmes avec Air Canada, et ainsi de suite. Tout était pas mal en suspens. Une façon de contourner le problème aurait pu être d'établir une administration aéroportuaire locale.



[Texte]

**The Chairman:** Could I ask you a question on that? On September 17th — the document is — you will have to go back to the index.

**Senator Kirby:** What year?

**The Chairman:** September 17th, 1992 and the number is 000346S. And the only way you will find it, because it is marked out, is to go back to the index.

**Mr. Cappe:** 00346.

**The Chairman:** Yes. Mr. Gershberg writes to Mr. Mel Cappe in 1992, and there is no such thing as an LAA in Toronto or anywhere near it, and he says, and I quote the last paragraph:

Transport officials are looking at having a local airport authority for Pearson set up and in operation for 12 months.

It never happened.

The idea is that the LAA would assume responsibility for the T1 and T2 redevelopment project and for building the new runways. It is not clear to us, however, that it is feasible to have an LAA in operation within 12 months, nor whether the ministers would want to proceed this way. We suggest you not raise this possibility in your meeting.

**Mr. Cappe:** Is there a question?

**The Chairman:** Just a comment from you. A reaction to this?

**Mr. Gershberg:** It is hard to know what was happening precisely at that moment, but you know at that time you are right, I do not think there was a serious proposal on the table for an LAA. I think the situation had changed by March where there was.

**Senator Jessiman:** Not true.

**Senator Kirby:** There is conflicting evidence. Mr. Chairman, the witness said I think something. Surely he is allowed to express his own views. The guys on the other side can't start saying we disagree with what he thinks.

**Senator LeBreton:** Last time I looked, I wasn't a guy.

**Senator Kirby:** I take that on a non-sexist term.

**Mr. Gershberg:** I think the other point if you go back to the original memo on March 12, we indicated we didn't think it would be possible to get a contract at that time for probably another six months. It was our assessment in terms of the Pearson T1, T2 development that it might take longer than perhaps we had imagined originally so therefore there might have been time for an LAA.

**The Chairman:** All right.

[Translation]

**Le président:** Puis-je vous poser une question à ce sujet? Le 17 septembre... voyons voir: le document... il faudra se référer au répertoire.

**Le sénateur Kirby:** De quelle année?

**Le président:** Le document est daté du 17 septembre 1992 et porte le numéro 000346S. La seule façon de le retrouver, puisque le numéro en a été omis, est de se référer au répertoire.

**M. Cappe:** Vous avez bien dit 00346?

**Le président:** Oui. Il s'agit d'une lettre écrite par M. Gershberg à M. Mel Cappe en 1992. À ce moment, il n'existait pas d'administration aéroportuaire locale ni à Toronto, ni à proximité. Il écrit au dernier paragraphe, et je cite:

Les hauts fonctionnaires du ministère des Transports envisagent la possibilité d'avoir en place, dans les 12 prochains mois, une administration aéroportuaire locale pour gérer l'aéroport Pearson.

Ce qui ne s'est jamais produit.

Ainsi, l'administration locale assumerait la responsabilité du projet de réaménagement des aérogares 1 et 2 et de la construction de nouvelles pistes. Toutefois, nous ignorons s'il est possible d'avoir une administration aéroportuaire locale en place dans les 12 mois et si les ministres opéreraient pour une telle approche. À notre avis, il vaudrait mieux ne pas aborder cette possibilité lors de votre rencontre.

**M. Cappe:** Il s'agit d'une question?

**Le président:** J'aimerais seulement connaître votre avis à ce sujet. Comment y réagissez-vous?

**M. Gershberg:** Il est difficile de savoir ce qui se passait précisément à ce moment, mais vous avez raison, je ne crois pas qu'il y ait eu de propositions sérieuses à l'étude en vue de la création d'une administration locale. En mars, par contre, la situation avait changé, et il y en avait une.

**Le sénateur Jessiman:** C'est faux.

**Le sénateur Kirby:** Il existe des preuves contraires. Monsieur le président, le témoin a fait valoir un point de vue. Il peut certes exprimer ses vues. Les gars d'en face ne peuvent se dire en désaccord avec ce qu'il pense.

**Le sénateur LeBreton:** Moi qui ai toujours cru que j'étais une femme!

**Le sénateur Kirby:** Le terme s'appliquait indifféremment aux deux sexes.

**M. Gershberg:** Si vous remontez à la note originale du 12 mars, vous constaterez que nous n'estimions pas possible de conclure un marché avant six mois encore. Nous estimions que la conclusion d'un marché concernant la réaménagement des aérogares 1 et 2 de l'aéroport Pearson prendrait peut-être plus de temps que prévu. On aurait donc peut-être eu le temps de mettre en place une administration aéroportuaire locale.

**Le président:** Fort bien.

[Text]

**Senator LeBreton:** Because Senator Stewart asked when we were dealing with the document he was asking me what I was referring to on document 00304 when it said,

We understand Mr. Corbeil has indicated to his officials his preference to award the contract to Paxport. He wishes to respect the system.

And then I interjected, as he announced in December 1992. And then he asked me what I was referring to. So just for the record it is in Tab K of our briefing books. Briefing book was prepared by the Library of Parliament. It is a copy of the December 7th, 1992 release announcing the proposal from Paxport as the best overall acceptable proposal, and then in the document Mr. Corbeil goes on to talk about the importance of Pearson cannot be overstated, and then if you will like I will quote from the document or I will simply take it out of the book and provide a copy to Senator Stewart.

But in the document it says:

Because of the economic restructuring taking place at Canada's two major airlines, the government wants to assure itself that changing financial realities are addressed fully before any construction begins. Consequently, Paxport Inc. will have to discuss with stakeholders and be in a position to satisfy the Government of Canada as to the financeability of the initiative before the federal government enters into negotiations to reach an agreement within the framework of a request for proposals. We are confident these consultations could be completed quickly so that negotiations could begin as soon as possible.

So this is just to support what our witnesses are saying, that that was listed by the minister. Just as an aside, when I read all of these comments on the various memos, I am rather encouraged that you ask so many questions. It certainly was a very open and transparent process and a lot of people had a lot of views on various subjects.

**Senator Jessiman:** I just have one question. I am looking at the same memorandum, 00304, first page, and I just want you to explain it. At the top it says secret. I want you to explain it, it says originator B. Cleevly. What does that mean?

**Mr. Cappe:** That is an indication that indeed Mr. Cleevly, about whom we spoke earlier, was the officer on the file and would have done the drafts of this memorandum. I am the one who signed it and I am the one who was responsible for it. I can answer for it.

**Senator Jessiman:** The one I have isn't signed.

**Mr. Cappe:** There are two versions of this memoranda. Just to prove that the one I signed is important, I have an unsigned and undated version in my documents, and I will speak to the one that I signed.

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Lorsque nous examinons le document 00304, le sénateur Stewart m'a demandé à quoi je faisais allusion dans le passage:

Nous croyons savoir que M. Corbeil a indiqué à ses fonctionnaires sa préférence pour Paxport, mais qu'il tient à ce que le processus suive son cours.

J'ai ensuite interjeté: «comme il l'avait annoncé en décembre 1992». Il m'a ensuite demandé à quoi je faisais allusion. Je tiens donc à lui préciser officiellement que le document se trouve à l'onglet K du cahier d'information préparé par la Bibliothèque du Parlement. Il s'agit d'un communiqué diffusé le 17 décembre 1992, dans lequel on annonce que la proposition de Paxport est la meilleure proposition globale. Plus loin dans le document, M. Corbeil ajoute qu'on ne saurait trop insister sur l'importance de Pearson. Si vous le permettez, je vais vous citer un passage du document, ou simplement en remettre un exemplaire au sénateur Stewart.

Mais il est bel et bien précisé dans le document:

«À cause de la restructuration économique à laquelle procèdent nos deux principaux transporteurs aériens au Canada, le gouvernement veut s'assurer que l'on soit très attentif aux réalités financières changeantes avant qu'on ne commence à construire. [...] En conséquence, Paxport Inc. devra s'entendre avec les intervenants et se trouver en position de satisfaire le gouvernement du Canada relativement au financement du projet avant que le gouvernement n'entreprenne des négociations visant à conclure une entente aux termes de la demande de propositions. Nous sommes persuadés que ces consultations seront menées rondement de façon à ce que les négociations puissent débiter aussitôt que possible».

Voilà qui prouve ce que disait le témoin, que cela avait déjà été prévu par le ministre. Soit dit en passant, après avoir pris connaissance des déclarations faites au sujet des diverses notes, le fait que vous posiez tant de questions m'encourage. Le processus était certes très ouvert et transparent, et bien des gens ont exprimé beaucoup d'opinions concernant divers sujets.

**Le sénateur Jessiman:** J'ai une toute petite question. Dans le même document, c'est-à-dire dans la note numérotée 00304, à la première page, quelque chose me laisse perplexe. La note porte, en haut, la mention «Secret». Par ailleurs, elle précise que l'auteur est B. Cleevly. Qu'est-ce que cela signifie?

**M. Cappe:** Cela veut dire qu'effectivement, M. Cleevly, dont nous avons parlé plus tôt, est l'agent chargé du dossier et que c'est lui qui a rédigé les ébauches de cette note. C'est moi qui l'ai signée et c'est moi qui en assume la responsabilité. Je puis en répondre.

**Le sénateur Jessiman:** L'exemplaire que j'ai en main n'est pas signé.

**M. Cappe:** Il existe deux versions de cette note. Pour vous prouver que celle que j'ai signée est importante, j'ai moi-même dans mes documents une version non signée et non datée, mais je m'en tiendrai à celle que j'ai signée.

[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** History repeats itself?

**Senator Kirby:** This scribble constitutes a signature.

**Mr. Cappe:** The version I have, and I do not know — I hope my sources are the same as honourable senators, it says original signed by.

**Senator Grafstein:** I assume that we still follow the old tradition of drafting a memorandum, correcting it and then signing it after you are satisfied that it is complete? Nothing new about that I take it?

**Mr. Cappe:** I hope not, no.

**The Chairman:** Senator Kirby?

**Senator Kirby:** It is hard to believe, Mr. Chairman. Thank you very much. What I would like to do is to take you fairly quickly I hope through a series of memos and notes and various documents essentially in chronological order. So I will begin. This, you will have discovered, is for purposes of my assistant, so we will begin with F. I have done this so I have made copies and will actually give you the copies. Saves us from looking through all the books.

This is a report on a meeting held on the 18th of March in the DM's board room. I guess it is DM of Transport. My question to you is if you look at the long list of people, are any of those Treasury Board people? And I ask because it seems to have a cross section of people involved. Are any of those your people?

**Mr. Cappe:** No, they are not.

**Mr. Nelligan:** Excuse me, senator, I wonder if you could read the document number for the record.

**Senator Kirby:** I am sorry, 00007.

**Mr. Cappe:** Most of the people on this list I recognize as names as Transport Canada officials, and Mr. Broadbent of course who was not, and there is one name I do not recognize, and there is also Justice lawyers.

**Senator Kirby:** Can you look at the bottom of the first page, there is a statement that says, and I will read it to you:

Clear indication that the joint venture is a product of the government (PCO/politicians)

The joint venture being the Mergeco proposal. Can you either comment on that or can you tell me in fact how you think Mergeco came about? What is your understanding of the origins of Mergeco?

**Mr. Cappe:** As to the particulars of this note, you should ask the person who created it because I have no comment.

**Senator Kirby:** There were no Treasury Board people at the meeting. That is okay. What is your understanding of how Mergeco came about?

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** La même comédie reprend?

**Le sénateur Kirby:** Ce gribouillis est votre signature?

**M. Cappe:** Dans la version que j'ai en main, et j'ignore... j'espère que mes sources sont les mêmes que celles des honorables sénateurs... le document porte un timbre attestant que l'original a été signé par moi.

**Le sénateur Grafstein:** Je suppose que les méthodes n'ont pas changé et que l'on commence par rédiger une note, la corriger, puis la signer une fois que l'on en est satisfait? Il n'y a donc là rien de nouveau?

**M. Cappe:** J'espère que non.

**Le président:** Sénateur Kirby, vous avez une question?

**Le sénateur Kirby:** C'est difficile à croire, monsieur le président. Je vous remercie beaucoup. J'aimerais passer rapidement à travers une série de notes et de divers autres documents classés essentiellement par ordre chronologique. Je commence. Vous aurez compris que ceci est destiné à mon adjoint. Commençons par l'onglet F. J'en ferai des photocopies et je vous en remettrai. Cela nous épargnera d'avoir à feuilleter tous les cahiers.

Voici le compte rendu d'une réunion tenue le 18 mars dans la salle de conférence du sous-ministre. Je suppose qu'il s'agit du sous-ministre des Transports. Voici ma question: dans la longue liste de personnes qui y sont énumérées, y voyez-vous le nom de fonctionnaires du Conseil du Trésor? Je vous pose la question parce qu'il semble y avoir toute une brochette de personnes qui y ont participé. L'une d'entre elles travaille-t-elle au Conseil du Trésor?

**M. Cappe:** Non, il n'y en a pas.

**M. Nelligan:** Veuillez m'excuser, sénateur, je me demande si vous pourriez nous donner le numéro du document aux fins du compte rendu.

**Le sénateur Kirby:** Désolé, il s'agit du numéro 00007.

**M. Cappe:** Je puis vous dire que la plupart des noms énumérés sur cette liste sont des gens de Transports Canada. Monsieur Broadbent, bien sûr, vient d'ailleurs. De plus, je vois là le nom d'une personne que je ne connais pas, puis des avocats de la Justice.

**Le sénateur Kirby:** Au bas de la première page, je lis un énoncé qui dispose que:

Claire indication que le gouvernement (BCP/politiques) est à l'origine de la coentreprise

La coentreprise en question est la proposition de Mergeco. Avez-vous un commentaire à faire à ce sujet ou pouvez-vous, en fait, me dire comment, selon vous, a été formée Mergeco? Quelles sont les origines de cette coentreprise, selon ce que vous en savez?

**M. Cappe:** Pour avoir des précisions au sujet de cette note, il faudrait interroger l'auteur. Je n'ai pas de commentaires à faire.

**Le sénateur Kirby:** Le Conseil du Trésor n'était pas représenté à cette réunion; c'est entendu. D'après vous, comment l'entreprise Mergeco a-t-elle été constituée?



[Text]

**Mr. Cappe:** We observe on December 7th when the press release came out that the government had indicated — Minister Corbeil had indicated there was a best overall acceptable proposal. We were consulting, as Mr. Clayton referred to, with Paxport on dealing with those two issues that Senator LeBreton raised, the consultation with stakeholders and the financeability. We left that — that was actually Paxport's responsibility to deal with, but of course we, Transport Canada at the time, was consulting with them.

In the mean time, as has been referred to several times, Airport Terminal Development Group did not withdraw their application and so the strength of ATDG's proposal was indeed as indicated in the press release it referred to them as having a proposal of "high quality". And their high quality came largely from the financeability. Paxport's was problematically stronger, and the two of them had, in a sense, complimentary proposals. As to how the joint venture came about, I don't know the answer to that.

**Senator Kirby:** When did you first hear about Mergeco being created, roughly?

**Mr. Cappe:** I really could not — I am bad with dates.

**Mr. Clayton:** I don't know the precise date, but I guess it would be well after many people in Transport heard about it. It was quite late in the process.

**Senator Kirby:** From Treasury Board's perspective, was the idea of the two bidders combining into one a good idea or a bad idea? I ask that only because generally one does better if you are negotiating when there are two potential players as opposed to one?

**Mr. Cappe:** The notion that there was still two proposals on the table was not a bad thing from our perspective in that that would allow the prospect of better negotiations, if you will, or stronger negotiations on the part of Transport Canada. However, after extensive consultation, and we still had not been able to satisfy anyone that the financeability was there —

**Senator Kirby:** This being what time frame roughly are you talking about?

**Mr. Cappe:** We had been going through that period from December through to whenever without having satisfied the financeability. Then the dynamics change, of course, and the question of whether it is better to have two people competing still or one person who might be able to deliver it, it is a judgment call and I don't have a particularly strong view.

**Senator Kirby:** Okay. Can you tell me a little bit about the role of the PCO in all of this because I want to come to some particular memos in a minute, but can you just give me your overall view about —

**Mr. Cappe:** Mr. Rowat was here and testified as to his involvement and I am not going to testify to his involvement.

[Traduction]

**M. Cappe:** Le 7 décembre, date de parution du communiqué, nous remarquons que le gouvernement avait indiqué... le ministre Corbeil avait indiqué qu'une meilleure proposition globale avait été présentée. Ainsi que l'a mentionné M. Clayton, nous étions en consultation avec Paxport à propos des deux questions soulevées par le sénateur LeBreton, soit la consultation avec les intéressés et le financement. Nous avons laissé cela de côté... il s'agissait en fait de la responsabilité de Paxport, mais bien entendu, le ministère des Transports consultait cette entreprise à ce moment-là.

Entre-temps, comme cela a été indiqué à plusieurs reprises, *Airport Terminal Development Group* n'avait pas retiré sa demande; la proposition de ATDG, comme l'indiquait le communiqué, était de «grande qualité» grâce essentiellement à la capacité de financement. La proposition de Paxport était meilleure et cela causait un problème; ces deux entités présentaient donc, dans un certain sens, des propositions complémentaires. Je ne saurais répondre à la question que vous m'avez posée à propos de la création de cette coentreprise.

**Le sénateur Kirby:** Quand, grosso modo, avez-vous entendu parler pour la première fois de la création de Mergeco?

**M. Cappe:** Je ne pourrais pas vraiment vous répondre... j'ai de la difficulté à retenir les dates.

**M. Clayton:** Je n'en connais pas la date exacte, mais j'imagine que cela s'est produit bien après que de nombreux fonctionnaires des Transports en aient eu connaissance. Cela s'est produit assez tard dans le processus.

**Le sénateur Kirby:** Dans l'optique du Conseil du Trésor, était-il souhaitable ou non que les deux soumissionnaires n'en deviennent plus qu'un? Si je pose cette question, c'est uniquement parce que généralement, on s'en sort mieux lorsque l'on négocie en présence de deux intervenants éventuels au lieu d'un seul.

**M. Cappe:** Pour nous, il était bon d'avoir toujours deux propositions, puisque cela donnait la possibilité de meilleures négociations, si vous voulez, ou de négociations plus serrées de la part de Transports Canada. Toutefois, après de vastes consultations, et nous n'avions pas encore été en mesure de convaincre qui que ce soit de la capacité de financement...

**Le sénateur Kirby:** Dans un tel contexte, quels étaient, grosso modo, les délais prévus?

**M. Cappe:** Nous avons commencé à examiner la question à partir de décembre et jusqu'à ce que nous soyons assurés de la capacité de financement. La dynamique a ensuite changé, bien sûr, et la question de savoir s'il vaut mieux avoir deux concurrents ou un seul en est une de jugement, et je n'ai rien de particulier à dire à ce sujet.

**Le sénateur Kirby:** C'est entendu. Pouvez-vous me parler davantage du rôle du Bureau du Conseil privé à cet égard, car j'aimerais passer d'ici quelques minutes à quelques notes en particulier; mais pouvez-vous me dire ce que vous pensez généralement de...

**M. Cappe:** M. Rowat a témoigné devant vous à propos de sa participation et je ne vais pas le faire.

[Texte]

**Senator Kirby:** Mr. who?

**Mr. Cappe:** Rowat.

**Senator Kirby:** But just from your overall perspective, was the PCO more involved in this issue than a lot of routine business issues, less involved, how would you describe it?

**Mr. Cappe:** First of all, I wouldn't have characterized this as a routine business issue. This is a very large development of the largest airport in Canada with significant implications for the country.

So one of the points that Mr. Gershberg responded to earlier was we had been involved with many files over this period. I had asked my secretary to go back and look at my agenda to see how I had been involved in meetings, and I have the list of the five meetings that I attended, many of them in the Privy Council office in the clerk's boardroom.

At the time though she had to sift through many of the meetings I was attending with the clerk because we were in the process of budget preparation, and I had attended with the clerk on a number of files of significance at meetings related to other issues, so it is very hard to judge whether this was usual or unusual. That is something you can come to a judgment on. I was participating in many of those.

**Senator Kirby:** The clerk was Mr. Shortliffe at the time?

**Mr. Cappe:** Yes, that's right.

**Senator Tkachuk:** Is there an author of this memo?

**Senator Kirby:** You have the memo in front of you as well. I don't know. Clearly, it is the minutes of a meeting. I don't know who wrote it.

**Senator Tkachuk:** None of these people were at this meeting?

**Senator Kirby:** I don't know that until I ask him the question.

**Senator LeBreton:** It says that. List of people in attendance.

**Senator Kirby:** I asked him at the beginning. In fairness, there were a whole bunch of names I didn't know. Were any of them Treasury Board people? That to me didn't seem to be an unreasonable question. I wonder if I can move on to the next document which I have given a letter of G to, and this is a letter from Mr. Paul Gou, am I pronouncing that right? Is that the right pronunciation — to you, Mr. Clayton dated March 24, 1993. In that document —

**Mr. Nelligan:** Number, please?

**Senator Kirby:** You want the number. I am sorry. I keep forgetting. My numbers are pretty vague. It looks like 001102, but the numbers are sort of half cut off so I think I am about right.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Monsieur qui?

**M. Cappe:** M. Rowat.

**Le sénateur Kirby:** Dans votre optique, toutefois, le Bureau du Conseil privé s'intéressait-il davantage à cette question qu'à beaucoup d'autres questions courantes; s'y intéressait-il moins; comment qualifieriez-vous son intérêt?

**M. Cappe:** Tout d'abord, je ne dirais pas qu'il s'agit là d'une question de routine. Il s'agit d'un aménagement très important visant le plus grand aéroport canadien et dont les répercussions pour le pays entier sont importantes.

Ainsi que l'a souligné M. Gershberg plus tôt, nous avons traité de nombreux dossiers au cours de cette période. J'avais demandé à ma secrétaire de vérifier à combien de réunions j'avais participé et j'ai ici la liste de cinq réunions, dont un nombre important se sont déroulées dans la salle du conseil du greffier du Bureau du Conseil privé.

À l'époque, cependant, elle avait dû passer en revue bien des réunions auxquelles j'avais participé avec le greffier, étant donné que nous étions en pleine préparation budgétaire et que j'avais rencontré le greffier à propos de plusieurs dossiers d'importance dans le cadre de réunions relatives à d'autres questions, tant et si bien qu'il est très difficile de juger s'il s'agissait de quelque chose d'habituel ou non. C'est à vous de le décider. Je participais à de nombreuses réunions de ce genre.

**Le sénateur Kirby:** Le greffier de l'époque était bien M. Shortliffe?

**M. Cappe:** Oui, c'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Cette note est-elle signée?

**Le sénateur Kirby:** Vous avez la note devant vous. Je ne le sais pas. De toute évidence, il s'agit du procès-verbal d'une réunion. Je ne sais pas qui l'a rédigé.

**Le sénateur Tkachuk:** Aucune de ces personnes n'assistait à cette réunion?

**Le sénateur Kirby:** Je ne le sais pas, à moins de lui poser la question.

**Le sénateur LeBreton:** La liste des participants y figure.

**Le sénateur Kirby:** Je le lui ai demandé au début. Je dois avouer qu'il y avait beaucoup de noms que je ne connaissais pas. S'agissait-il de fonctionnaires du Conseil du Trésor? Cela ne me semble pas être une question déraisonnable. Je me demande si je peux passer au prochain document auquel j'ai attribué la lettre G; il s'agit d'une lettre de M. Paul Gou; ai-je bien prononcé ce nom?... qui vous est adressée à vous, monsieur Clayton, et qui est datée du 24 mars 1993. Dans ce document...

**M. Nelligan:** Le numéro, s'il vous plaît?

**Le sénateur Kirby:** Vous voulez le numéro; je suis désolé, je perds la mémoire; je ne me souviens pas vraiment des numéros. On dirait qu'il s'agit de 001102, mais les chiffres sont à moitié visibles, mais je crois bien que c'est cela.



[Text]

Mr. Clayton, if you will look over on page 3 of that memorandum, it says and I will just quote from it, excuse me paragraph 12:

...it appears as if Broadbent's mandate is to "get the thing settled".

And then it goes on to say:

Most MOT people, both headquarters and Region are reluctant to discuss "officially" what Broadbent may be up to and how he is going to achieve it.

What does discuss "officially" in quotes mean, and secondly why were people reluctant to talk about it?

**Mr. Clayton:** I guess when Mr. Broadbent took over, before Mr. Broadbent took over as the chief negotiator, there had been a whole series of very strong informal contacts with Transport officials everywhere which is part of our job. Particularly in the early stages of Mr. Broadbent's taking over, the perception was from our people was the first thing was that he had created a team of people under him that was somewhat different from some of the people we had been dealing with before, and that for an interim stage in effect the communication with Treasury Board secretariat was a lot less open than it had been previously. As the Broadbent era went on that tended to loosen up, so that sort of reflected that sort of moment in time in terms of relationships with MOT staff.

**Senator Kirby:** In that sense, do you know who gave Mr. Broadbent his mandate, was that given by who?

**Mr. Clayton:** I assume it was given by the Deputy Minister of Transport.

**The Chairman:** You know Mr. Cappe, earlier I was going to suggest that Senator Tkachuk withdraw a remark he made with respect to gossip as well as information.

Most MOT people, both headquarters and Region are reluctant to discuss officially what Broadbent may be up to and how he was going to achieve it.

How do you square that with Mr. Paul Gou? Who is he again?

**Mr. Clayton:** He is the staff officer that in fact works in my organization. He had been dealing with Transport Canada on land airport issues by then for about a decade.

**The Chairman:** This is common place, this kind of thing going back and forth and opinions of people and how he will do it?

**Mr. Clayton:** That is a staff member to me writing to myself in terms of his perceptions of what is going on at Transport from the knowledge of somebody that in effect deals with them every day and has been for 10 years.

**Mr. Cappe:** We were operating in the Treasury Board secretariat on the basis of our relationships with Transport, and the extent to which they were being forthcoming with us and

[Traduction]

Monsieur Clayton, si vous voulez bien vous reporter à la page 3 de cette note, on peut lire, et je vais me contenter de citer le paragraphe 12, si vous permettez:

...il semble que M. Broadbent ait reçu le mandat de «régler la question.»

On peut lire ensuite:

La plupart des fonctionnaires du ministère des Transports, tant à l'administration centrale qu'en région, sont peu disposés à parler "officiellement" de ce que pourrait faire M. Broadbent et de la façon dont il va procéder.

Que signifie parler «officiellement» entre guillemets, et deuxièmement, pourquoi les gens étaient-ils peu disposés à en parler?

**M. Clayton:** J'imagine que lorsque M. Broadbent a pris les choses en main, avant qu'il ne devienne négociateur en chef, nous avions eu toute une série de contacts non officiels très importants avec les fonctionnaires du ministère des Transports partout au pays, ce qui fait partie de notre travail. Lorsque M. Broadbent a pris les choses en main, particulièrement au début de son mandat, nos fonctionnaires ont eu l'impression qu'il avait constitué une équipe quelque peu différente de celle avec laquelle nous avions traité auparavant et que, pendant un certain temps, la communication avec le Secrétariat du Conseil du Trésor était beaucoup moins ouverte qu'avant. Par la suite, sous le mandat de M. Broadbent, les choses se sont détendues, ce qui s'est reflété dans les relations avec le personnel du ministère des Transports.

**Le sénateur Kirby:** Dans ce sens-là, savez-vous qui avait confié un tel mandat à M. Broadbent?

**M. Clayton:** J'imagine qu'il s'agissait du sous-ministre des Transports.

**Le président:** Vous savez, monsieur Cappe, j'allais proposer au sénateur Tkachuk de rétracter ce qu'il a dit au sujet des cancans et de l'information.

La plupart des fonctionnaires du ministère des Transports, tant à l'administration centrale qu'en région, sont peu disposés à parler officiellement de ce que pourrait faire M. Broadbent et de la façon dont il va procéder.

Quel est le rapport avec M. Paul Gou? Qui est-il déjà?

**M. Clayton:** Il s'agit du chef du personnel de mon organisation. Il s'était occupé avec Transports Canada de questions relatives aux aéroports depuis déjà une dizaine d'années.

**Le président:** Est-il habituel de procéder de la sorte et de sonder l'opinion des gens dans un tel contexte?

**M. Clayton:** Il s'agit d'un membre de mon personnel qui m'écrit pour me faire part de ce qui, à son avis, se passe au ministère des Transports en se fondant sur les connaissances d'une personne qui en fait travaille avec ce ministère quotidiennement et ce, depuis dix ans.

**M. Cappe:** Au Secrétariat du Conseil du Trésor, notre travail se faisait en fonction de nos rapports avec le ministère des Transports et tous les renseignements que nous pouvions obtenir à ce sujet



[Texte]

open was to the extent to which we had any information on the details of this. There is a number of places, not just in this memo, where that is indicated that there was more or less. I think after Mr. Rowat went there, you will find places where we indicate that we have more information.

**The Chairman:** Could I ask you, have you ever asked a person who writes a memo like this what his source of information is?

**Mr. Clayton:** I don't know whether I asked the person specifically on this one, but yes, sure. We talk all the time in terms of relations that are going on with departments.

**The Chairman:** You just don't put it in.

**Mr. Clayton:** This is an internal memo.

**Senator Stewart:** So the fact that it is included here implies that you are satisfied that this didn't come out of whole cloth?

**Mr. Clayton:** The officer that wrote this had 10 years experience dealing with MOT and I think was one of the leading experts in the subject. I trust what he says.

**Senator Kirby:** I wonder if I could ask you a question about paragraph 14. It is on the same page:

I understand from transport that Broadbent will be seeking advice from I.D. Clark about how far he can negotiate a deal with Mergeco without contravening any TB policies.

Did those discussions take place? And if so, what did you tell him?

**Mr. Clayton:** I am not aware whether Mr. Broadbent talked to Mr. Clark. He did not talk to me.

**Mr. Cappe:** At a number of meetings I attended, we did discuss the issue of how far one could go in a consultation mode and continue to not be negotiating.

**The Chairman:** That is a very good point.

**Senator Kirby:** Did you reach any conclusions on that question?

**Mr. Cappe:** Yes. I was satisfied that we did not go so far as to not be consulting. That means that we were satisfied.

**Senator Kirby:** You were satisfied you were not negotiating?

**Mr. Cappe:** Yes.

**The Chairman:** Could I draw your attention to a document, 002202?

**Senator Kirby:** What is the date? I have my stuff filed by dates, not by numbers.

**The Chairman:** The date is 22nd of March, 1993. It is a memorandum to Mr. Clark from Madam Labelle. This of course goes back to Mr. Clayton's and my discussion on semantics. Madam Labelle writes in a paragraph in the second page, this one paragraph. Do you have it?

[Translation]

dépendaient de son ouverture à notre égard. Dans plusieurs documents, non seulement dans cette note, il est indiqué que nous en obtenions plus ou moins. Je crois qu'après l'arrivée de M. Rowat, nous indiquons dans des documents que nous avons plus de renseignements.

**Le président:** Pourrais-je vous demander si vous avez jamais demandé à l'auteur d'une note comme celle-ci de préciser ses sources d'information?

**M. Clayton:** Je ne sais pas si j'ai posé une telle question à l'auteur dans ce cas précis, mais en général, je pourrais dire que oui. Nous nous parlons constamment des rapports que nous entretenons avec les ministères.

**Le président:** Vous ne le mentionnez pas.

**M. Clayton:** Il s'agit d'une note interne.

**Le sénateur Stewart:** Le fait que cela y figure sous-entend que vous êtes convaincu qu'on ne l'a pas inventé?

**M. Clayton:** L'agent qui a rédigé cette note a dix années d'expérience avec le ministère des Transports et est, je crois, l'un des grands spécialistes de ce domaine. Je lui fais confiance.

**Le sénateur Kirby:** Je me demande si je pourrais vous poser une question à propos du paragraphe 14, qui se trouve sur la même page:

Si je comprends bien le ministère des Transports, M. Broadbent se fera conseiller par I.D. Clark afin de savoir jusqu'où il peut mener les négociations avec Mergeco sans contrevenir aux politiques du CT.

Ces discussions ont-elles eu lieu? Dans l'affirmative, que lui avez-vous dit?

**M. Clayton:** Je ne sais pas si M. Broadbent a parlé à M. Clark. Il ne m'a pas parlé à moi-même.

**M. Cappe:** À plusieurs réunions auxquelles j'ai participé, nous avons effectivement parlé des consultations et jusqu'à quel point on pourrait les poursuivre sans négocier.

**Le président:** C'est fort intéressant.

**Le sénateur Kirby:** Êtes-vous arrivé à des conclusions à ce sujet-là?

**M. Cappe:** Oui. Je suis convaincu que nous ne sommes pas allés suffisamment loin pour ne plus être en consultation. Cela veut dire que nous étions satisfaits.

**Le sénateur Kirby:** Vous étiez satisfaits de ne pas négocier?

**M. Cappe:** Oui.

**Le président:** Pourrais-je attirer votre attention sur un document, celui qui porte le numéro 0022002?

**Le sénateur Kirby:** Quelle en est la date? Ma documentation est classée par dates et non par numéro.

**Le président:** Il s'agit du 22 mars 1993. C'est une note de madame Labelle adressée à monsieur Clark. Cela nous ramène bien sûr à la discussion que j'ai eue avec M. Clayton sur la sémantique. À la deuxième page, madame Labelle écrit un paragraphe; l'avez-vous?

[Text]

**Mr. Cappe:** Yes.

**The Chairman:** It says:

Not only would this involve a hiatus we can ill afford if the desired progress is made in a timely fashion, but using the Claridge bid as a basis involves a significant drop in technical merit, probably considerably more than would be the case if we were to "negotiate down" from the Paxport proposal.

Now, all I want is an explanation as to really what the hell was going on at that time?

Negotiation — we have had this up and down the stairway several times, but you describe it to us as to what the hell is really happening at that time? You had the best overall proposal.

**Mr. Cappe:** Can I just note that indeed, Mr. Chairman, in reading this into the record you actually corrected a typo which was here because indeed this was a draft that was not signed. So just so we can establish that this was a letter that wasn't sent, as far as I know wasn't sent, it may have been and I am not aware of it. I think, Mr. Chairman, you have picked on the same point that is consistent with what we were talking about earlier which is the ability to take advantage of the strengths of the two proposals.

So, if the desired progress — by using the Claridge as a basis involves a significant drop in technical merit because as I had indicated there was a generally accepted view that the best overall proposal was the Paxport proposal, and I can't speak to Ms Labelle's interpretation of what she meant or whoever drafted this for her, so I will not interpret the words that are here.

But it was our view that we wanted to stay within the framework of the RFP, and as long as we stayed within that framework, coming back to my response to Senator Kirby, it was important to stay within that framework so we did not create any legal liabilities or expose ourselves to the Claridge group being able to pursue us for having violated the framework of that RFP process.

**The Chairman:** I am just trying to get the — you mentioned the frustration that I had with the word — refer to Mr. Clayton — that the word consultation and negotiation, when does one start and when does one finish? When did you —

**Mr. Clayton:** I think maybe again, I do believe the letter wasn't signed, but just to talk about the general situation at that time. You still had the Paxport bid on the table, Paxport bid had been designated in December as such as the most preferable. And we were trying to at that stage — it is not negotiate, sorry. I say the same thing. You are still consulting with Paxport.

I think Transport officials mentioned this too. There was a real — I mean Transport officials wanted the Paxport deal to be the deal on which you negotiated from because it was better financially and it was better from a technical viewpoint. You

[Traduction]

**M. Cappe:** Oui.

**Le président:** Je cite:

Non seulement cela entraînerait un hiatus que nous pouvons guère nous permettre si les progrès souhaités se réalisent de façon opportune, mais le fait de se fonder sur l'offre Claridge représente une baisse importante au plan technique, probablement plus considérable que si nous négocions la proposition Paxport à la baisse.

J'aimerais maintenant savoir ce qui se passait véritablement à ce moment-là?

Les négociations... nous en avons fait le tour à plusieurs reprises, mais pouvez-vous nous dire ce qui se passait véritablement à ce moment-là? Vous aviez la meilleure proposition globale.

**M. Cappe:** Puis-je simplement souligner, monsieur le président, qu'en lisant ce document aux fins du procès-verbal, vous avez corrigé une coquille qui s'y trouvait, puisqu'il s'agissait en fait d'une ébauche non signée. Nous pouvons donc dire qu'il s'agit d'une lettre qui n'a pas été envoyée et, autant que je sache, elle ne l'a pas été; il se peut qu'elle l'ait été, sans que je le sache. Je pense, monsieur le président, que vous soulignez un facteur qui correspond à ce dont nous parlions plus tôt, soit la possibilité de tirer avantage des points forts des deux propositions.

Par conséquent, si les progrès souhaités... si le fait de se fonder sur l'offre Claridge représente une baisse importante au plan technique, car comme je l'avais indiqué, il était généralement admis que la proposition Paxport était la meilleure proposition globale; par conséquent, je ne peux pas faire de commentaires au sujet de l'interprétation de madame Labelle, ni savoir ce qu'elle voulait dire ou qui a rédigé ce document en son nom, si bien que je ne vais pas interpréter ici ce qui y figure.

Nous voulions en fait rester dans le cadre de la demande de propositions et, tant que nous nous y tenions, pour en revenir à la réponse que j'ai donnée au sénateur Kirby, il était important de rester dans ce cadre, de manière à ne pas créer de responsabilité juridique, ni à courir le risque de poursuites de la part du groupe Claridge pour n'avoir pas respecté le cadre de ce processus de demande de propositions.

**Le président:** J'essaie simplement de comprendre... vous avez parlé de la frustration que j'ai ressentie face aux mots... employés par M. Clayton... je veux parler des mots consultation et négociation; quand commence-t-on et quand finit-on? Quand avez-vous...

**M. Clayton:** Je crois que cette lettre n'était pas signée, mais revenons à la situation générale qui prévalait à ce moment-là. Vous aviez toujours l'offre Paxport, laquelle avait été désignée en décembre comme étant celle à privilégier. Et nous essayions à ce moment-là... je ne veux pas parler de négociation, excusez-moi. Je dis la même chose. Il s'agissait toujours de consultations avec Paxport.

Je crois que les fonctionnaires du ministère des Transports l'ont également dit. Il y avait véritablement... je veux dire que les fonctionnaires du ministère des Transports voulaient que la proposition Paxport soit celle à partir de laquelle vous auriez pu

[Texte]

cannot turn around — while Paxport is there you can't turn around and deal with Claridge, that is the Claridge bid.

I think what this reflects is that if you in effect were in the situation if you declared the Paxport bid non-compliant, that is they did not meet the financeability at that stage, you would then go to Claridge who would then be the only person in the process, and you are trying to negotiate up with the only person who was left in the process which is not exactly a very strong negotiating position. So I think, this gets into my earlier thing, you certainly have in this process in effect to say we really like the Paxport type of bid that was there. I am not talking about the corporation, I am talking about the bid that was there as the basis of any future negotiation.

**Mr. Cappe:** I would further note that we are talking about a memorandum that is filled with typographic errors, and as far as we know has not been signed. The context, as I see it, whoever drafted this has indicated that Mr. Broadbent is starting meetings with Mergeco officials to find out exactly what it is they are proposing to Air Canada. It is in that context that the Air Canada relationship — I think that this is written, and indeed there is even a sentence excerpted, so it is difficult to see exactly what that is referring to.

**Senator Lynch-Staunton:** This is not the first time that we have discussed documents which are really drafts unsigned and sometimes undated. I am just wondering whether, you know, it is not an embarrassment to the writers of that who were doing their homework at the time and submitting draft opinions to have their unofficial documentation made public this way. The final draft, if ever was sent, may be completely different than what is before us.

**Senator Kirby:** We are referring to the document.

**Senator Lynch-Staunton:** We have had many before.

**Mr. Nelligan:** It would appear, and if you look at the next document and I can't be sure of it, that it was sent to Mr. Shortliffe along with the next letter, but I can't be sure of that.

**Mr. Cappe:** But that is also indicated draft.

**Mr. Nelligan:** It is a draft as well, yes. There are a lot of them.

**The Chairman:** We had a draft. Mr. Farquhar wrote a draft anticipating a situation with respect to the formation of the LAA in Toronto.

**Mr. Cappe:** Well, to further complicate this, Mr. Chairman, you have a cover fax sheet which may indicate it has been sent or not sent.

**Mr. Nelligan:** To Mr. Shortliffe, but not to Mr. Clark.

[Translation]

négoier, parce qu'il s'agissait d'une offre meilleure aux plans financier et technique. Il est impossible de faire volte-face, alors que l'offre Paxport est toujours à l'étude, il est impossible de faire volte-face et de traiter avec Claridge, c'est-à-dire d'étudier l'offre Claridge.

Je crois que cela signifie que si en fait on déclarait que l'offre Paxport était non conforme, c'est-à-dire qu'elle ne répondait pas aux critères de financement à ce moment-là, on pouvait alors vous tourner vers Claridge, qui deviendrait alors le seul intervenant dans le processus; on essaie alors de négocier avec le seul intervenant qui reste dans le processus, ce qui ne représente pas exactement une position de négociation très forte. Par conséquent je pense, et je reviens en cela à ce que je disais plus tôt, que dans ce processus, nous disions que nous aimions véritablement le genre d'offre présentée par Paxport. Je ne parle pas de l'entreprise, mais de l'offre, qui pouvait servir de point de départ à toute négociation à venir.

**M. Cappe:** J'aimerais souligner en outre que nous parlons d'une note remplie d'erreurs typographiques et qui, autant que nous le sachions, n'a pas été signée. D'après ce que j'y vois, l'auteur indique que M. Broadbent commençait à organiser des réunions avec des représentants de Mergeco afin de savoir exactement ce qu'ils proposaient à Air Canada. C'est dans ce contexte que les relations avec Air Canada... je pense que c'est ce qui est écrit et une phrase en est même extraite, si bien qu'il est difficile de savoir exactement ce dont il s'agit.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ce n'est pas la première fois que nous débattons de documents qui sont en fait des ébauches non signées et parfois non datées. Je me demande simplement s'il n'est pas gênant pour les auteurs de ces notes, qui faisaient leur travail à ce moment-là et qui présentaient des ébauches, de savoir que ces documents non officiels sont rendus publics. L'ébauche finale, si jamais elle a été envoyée, peut être complètement différente de ce que nous avons devant nous.

**Le sénateur Kirby:** Nous parlons du document.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous en avons eu beaucoup auparavant.

**M. Nelligan:** Il semblerait, si vous examinez le document suivant, et je n'en suis pas sûr, qu'il a été envoyé à M. Shortliffe en même temps que la lettre suivante, mais je n'en suis pas sûr.

**Mr. Cappe:** Il est également indiqué qu'il s'agit d'une ébauche.

**M. Nelligan:** C'est effectivement une ébauche. Il y en a beaucoup.

**Le président:** Nous avons une ébauche. M. Farquhar a rédigé une ébauche à propos de la création de l'administration aéroportuaire locale à Toronto.

**M. Cappe:** Ce qui complique encore davantage les choses, monsieur le président, c'est qu'il y a ici une feuille d'accompagnement d'un envoi par télécopie qui peut indiquer si ce document a été envoyé ou non.

**M. Nelligan:** À M. Shortliffe, mais non à M. Clark.



[Text]

**The Chairman:** Mr. Farquhar, we had to bring him back to explain that he had written the draft in anticipation of his minister deciding on a particular course of action which didn't happen so it was never sent, but we got it. It took quite a bit of time in this committee to straighten that matter out. So why the hell are we getting these things?

**Senator Kirby:** Am I still on, here?

**The Chairman:** When I started the stopwatch, that was an hour and 15 minutes ago.

**Senator Kirby:** I think it is fairly self-evident that I certainly wasn't doing that. You understand the problems we have.

I am going to use a document which is my letter I. This is a memorandum dated — you want the number sorry 00298. It is a memorandum from Mr. Gershberg to Mr. Cappe dated April 1, 1993. No significance to the fact that it was April Fool's Day, I trust. The opening paragraph again — obviously, messy is a good Treasury Board word is since it is the second or third memorandum where we have this situation described as extremely messy.

What I really want to ask you are a couple of questions over on page 3. The comment, Mr. Cappe, that you have been making about this final distinction that you draw between negotiations and consultations. And in the first paragraph it says and I quote:

Paxport officials (Messrs. Hession and Matthews) have stated that Transport has really "awarded" the contract to Paxport and are outraged at what they see as bureaucratic stalling.

First of all, this is a period of time at which you felt you were consulting, you were not even negotiating. And how is it possible that Paxport would feel that they had already been awarded the contract? There is a long way between being awarded a contract and government officials believing they are consulting with someone about a potential negotiation which might lead to a potential contract.

**Mr. Cappe:** That indeed was the nature of our concern in this was to stay within the framework of that RFP process. And indeed, the terms "best overall acceptable proposal" were meant to indicate that yes, we were prepared to consult, but no, we had not awarded the contract. Paxport may well have interpreted that differently and felt that they had a preference.

**Mr. Gershberg:** Senator, some of the other things that we may have talked about earlier, which is that — I am guessing and we have heard this — I think you have heard this from previous testimony, that Paxport was frustrated in the sense that they felt they wouldn't be taken seriously by Air Canada until they were declared sort of the developer. I think that they felt they were sort of caught out. So I mean, it was a dilemma. We were in that period until Mergeco was formally formed if you wish on May 5th, for that whole period over a number of months where

[Traduction]

**Le président:** Nous avons dû convoquer de nouveau M. Farquhar; il nous a expliqué qu'il avait écrit cette ébauche, parce qu'il prévoyait que son ministre allait prendre une décision que finalement il n'a jamais prise, si bien que cette note n'a jamais été envoyée, mais nous l'avons obtenue. Il a fallu pas mal de temps à ce comité pour régler cette question. Pourquoi donc recevons-nous de tels documents?

**Le sénateur Kirby:** Ai-je toujours la parole?

**Le président:** J'ai mis le chronomètre en marche il y a une heure et quinze minutes.

**Le sénateur Kirby:** Il me semble qu'il ressort clairement que ce n'est pas de ma faute. Vous voyez le genre de problèmes que nous avons.

Je vais parler maintenant d'un document qui porte la lettre I. Il s'agit d'une note datée du... pardon, vous voulez le numéro, c'est le 00298. C'est une note adressée par M. Gershberg à M. Cappe, datée du 1er avril 1993. Le fait qu'il s'agisse du 1er avril n'a aucune importance, j'imagine. Le premier paragraphe fait de nouveau mention... de toute évidence, le Conseil du Trésor aime le mot embrouillé, puisqu'il s'agit de la deuxième ou de la troisième note où cette situation est décrite comme extrêmement embrouillée.

Je tiens en fait à vous poser quelques questions à propos de la page 3. Je veux parler de l'observation que vous avez faite, M. Cappe, au sujet de la distinction que vous établissez entre négociations et consultations. Au premier paragraphe, je cite:

Les représentants Paxport (MM. Hession et Matthews) ont déclaré que le ministère des Transports a véritablement «attribué» le contrat à Paxport et cette entreprise est indignée par ce qu'elle considère être des attermoissements administratifs.

Tout d'abord, il s'agit du moment où vous aviez l'impression de consulter, vous n'étiez pas même en train de négocier. Comment se peut-il que Paxport ait l'impression que le contrat lui soit déjà attribué? L'écart est grand entre l'attribution d'un contrat et le fait que des fonctionnaires du gouvernement pensent être en consultation avec une entreprise à propos d'une négociation éventuelle susceptible d'aboutir à un éventuel contrat.

**M. Cappe:** C'est en fait ce qui nous préoccupait, puisque nous voulions rester dans les limites du cadre de ce processus de demande de propositions. L'expression «meilleure proposition globale» devait indiquer qu'effectivement, nous étions prêts à mener des consultations, mais que par contre, nous n'avions pas attribué le contrat. Il se peut fort bien que Paxport ait interprété les choses différemment et pensait que son offre était privilégiée.

**M. Gershberg:** Monsieur le sénateur, il se peut que nous ayons parlé plus tôt d'autres choses... je le crois bien... je pense que d'autres témoins vont ont dit que l'entreprise Paxport se sentait frustrée; en effet, elle avait l'impression qu'elle ne pourrait pas être prise au sérieux par Air Canada à moins de n'être désignée comme le promoteur. Je pense qu'elle a été prise par surprise. Nous faisons donc face à un dilemme. Tout cela s'est déroulé avant la création officielle de Mergeco le 5 mai, si vous voulez, pendant toute cette période, soit plusieurs mois, les choses étaient

## [Texte]

in some sense things were stalled. We couldn't move forward because of the financeability issue and the Air Canada issue.

**Senator Kirby:** Is it possible that one of the reasons Paxport thought they had already been awarded the contract is because of what is said in the next sentence in the memorandum which says that:

We understand that Minister Corbeil has indicated to his officials his preference to award the contract to Paxport.

**Senator LeBreton:** Continue reading.

**Senator Kirby:** ...but he wishes to respect the system.

**Senator LeBreton:** Thank you.

**Senator Kirby:** It was clear at that point, was it, that — I guess who I am asking Mr. Gershberg or Mr. Cappe — was it clear to you and Treasury Board at that time that the Minister of Transport clearly wanted to award the contract to Paxport even though you were still only consulting with them?

**Mr. Gershberg:** As indicated earlier, that was the government's position as of December 7th, so we were always working on that assumption. I don't think I can comment beyond that.

**Senator Kirby:** In the next paragraph you talk — you now get into some obvious concerns you had about potential lawsuits or indeed in the next paragraph you talk about potential severe criticism from the auditor general if it proceeds to negotiate with Paxport on a sole source basis for this \$500 million plus project.

And farther down you will find and indeed on the next page you are clearly concerned about potential lawsuits. Can you tell us what were your concerns about being sued? Why were you so concerned about the process that you even later on say that Justice should be the one providing advice in order to keep the department out of a lawsuit? What were you worried about?

**Mr. Clayton:** Again, to go back to the situation we are in, we had — through a competitive process, the government identified Paxport as the preferred developer. Whatever, could never quite get that term right, but anyway, December 7th, that was still the live bid and they are trying to in this process deal with meeting tests related to financeability.

If at that stage you decided, without having dealt with financeability issue, to say Paxport is a winner, okay, we are going to negotiate with them. You are then in a situation that you have gone outside the RFP process, you are sole sourcing with Paxport, and clearly Claridge, whose bid is still there, could take legal action against the government related to the RFP process. So this reflects a concern that goes on for several months to say that we have to sort of observe that RFP extended process in terms of dealing with the Paxport bid that is still on the table before any other options are looked at.

## [Translation]

en quelque sorte bloquées. Nous ne pouvions avancer à cause de la question du financement et de celle d'Air Canada.

**Le sénateur Kirby:** Est-il possible que l'entreprise Paxport ait cru que le contrat lui était attribué, en raison de cette phrase qui figure dans la note et que je cite:

Nous comprenons que le ministre Corbeil a indiqué à ses fonctionnaires qu'il préférerait attribuer le contrat à Paxport.

**Le sénateur LeBreton:** Poursuivez la lecture.

**Le sénateur Kirby:** ...mais qu'il souhaitait respecter le système.

**Le sénateur LeBreton:** Merci.

**Le sénateur Kirby:** Il apparaissait clairement à ce moment-là que... je pose cette question j'imagine à M. Gershberg ou à M. Cappe... il apparaissait clairement à vous-mêmes et au Conseil du Trésor à ce moment-là que le ministre des Transports voulait de toute évidence attribuer le contrat à Paxport, quand bien même vous n'en étiez qu'à l'étape de consultation avec cette entreprise?

**M. Gershberg:** Comme nous l'avons indiqué plus tôt, telle était la position du gouvernement à compter du 7 décembre, si bien que notre travail était fondé sur cette hypothèse. Je ne pense pas pouvoir faire d'autres commentaires.

**Le sénateur Kirby:** Au paragraphe suivant... vous parlez alors de vos inquiétudes à propos d'éventuels procès et en fait, au paragraphe suivant, vous parlez d'éventuelles critiques sévères de la part du vérificateur général si l'on continue à négocier avec Paxport selon le principe de fournisseur exclusif pour ce projet de plus de 500 millions de dollars.

Plus bas, et en fait à la page suivante, vous indiquez clairement votre inquiétude à propos de procès éventuels. Pouvez-vous nous parler de ces inquiétudes? Pourquoi vous inquiétiez-vous tant du processus, puisque vous avez dit par la suite que le ministère de la Justice était le seul à pouvoir donner des conseils susceptibles de protéger le ministère de tout procès? De quoi vous inquiétiez-vous?

**M. Clayton:** Pour revenir de nouveau à la situation dans laquelle nous nous trouvons, nous avions... dans le cadre d'un régime de concurrence, le gouvernement avait défini Paxport comme étant le promoteur privilégié. On ne pouvait toutefois jamais le dire exactement comme cela, mais il reste qu'au 7 décembre, c'était toujours l'offre à l'étude que l'on essayait d'évaluer en termes de financement.

Si, à cette étape-là, on avait décidé, sans avoir réglé la question du financement, de dire que Paxport l'emportait, il est évident qu'il fallait négocier avec cette entreprise. On se retrouvait alors en dehors du processus de demande de propositions, on adoptait le principe de fournisseur exclusif avec Paxport et de toute évidence, Claridge, dont l'offre était toujours présente, pouvait entamer des poursuites judiciaires contre le gouvernement à propos du processus de demande de propositions. Cela reflète donc une préoccupation qui perdurait pendant plusieurs mois; nous devons, en quelque sorte, respecter le processus élargi de demande de propositions en ce qui a trait à l'offre Paxport dont nous sommes



[Text]

**Senator Kirby:** I am still not clear in my own mind, maybe you can help me explain, what your real concern was. And indeed, I also don't understand the last — I guess it is the last two sentences on page 4 in which you say in the second to last sentence:

The Minister of Transport has put the department in a box by pursuing his preferred bidder approach.

What box did he put the department in? What do you mean by pursuing his preferred bidder approach?

**Mr. Gershberg:** Pursuing his preferred bidder approach is shorthand for the best overall proposal. We use it in quotes quite often in notes.

**Senator Kirby:** What box did he put the department in?

**Mr. Gershberg:** Again, it is the difficulty that over this extended period where the department was in a sense trying — I mean, we had the two bids on the table. We had the financeability issue outstanding. We had the Air Canada issue outstanding, and as you can see from some of the other drafts, there was an issue of really how far can you go? Could you begin to negotiate with Paxport? Our view was no, you probably could not. What do you do with the second bid and so on. There really was that period from virtually February through to the May 5th some difficulty in knowing how far one can go and how to pursue it, which is why in the end that we thought Justice. In terms of providing guidance on any — if one were to begin negotiations for example in this period, would there be legal liabilities?

**The Chairman:** What was significant about May 5th?

**Mr. Gershberg:** May 5 was the date, as I recall, that Mergeco was officially formed and that negotiations could begin with Mergeco.

**Mr. Gershberg:** Claridge went through their bid.

**The Chairman:** On May 5th you knew that issues of financeability were out of window. They were gone, they were no longer at issue.

**Mr. Gershberg:** But also financeability, but perhaps in this context, more importantly the process. There was no longer two bids on the table.

**Mr. Cappe:** This was focusing on the issue of the process.

**The Chairman:** But it took them, not you, from the time of their intent, January, from the time that the marriage so-called took place, the terms of the union had not been resolved to your satisfaction until May the 5th at which time an awful lot of the veil fell away from your sweaty brows?

**Mr. Cappe:** Without commenting on veils and sweaty brows, the concern was the withdrawal of the Claridge bid because as long as —

**Senator Kirby:** You wanted it withdrawn?

[Traduction]

toujours saisis, avant de pouvoir nous pencher sur toute autre option.

**Le sénateur Kirby:** Il ne m'apparaît toujours pas clairement et peut-être pourriez-vous me l'expliquer, ce qu'était votre véritable préoccupation. Par ailleurs, je ne comprends pas non plus la dernière... je pense qu'il s'agit des deux dernières phrases de la page 4, où vous dites à l'avant-dernière phrase:

Le ministre des Transports a coincé le ministère en poursuivant son option privilégiée.

Comment a-t-il coincé le ministère? Que voulez-vous dire par son option privilégiée?

**M. Gershberg:** L'option privilégiée signifie la meilleure proposition globale. On utilise assez souvent cette expression entre guillemets dans diverses notes.

**Le sénateur Kirby:** Comment a-t-il coincé le ministère?

**M. Gershberg:** Là encore, le même problème se pose au cours de cette période prolongée où le ministère essayait, dans un sens... je veux dire que nous étions saisis de deux offres. La question du financement n'était pas réglée. La question d'Air Canada n'était pas réglée, comme vous pouvez le voir d'après certaines des autres ébauches; il s'agissait de savoir jusqu'où l'on pouvait aller? Pouvait-on entamer les négociations avec Paxport? À notre avis, non, probablement pas. Que fait-on de la deuxième offre, et cetera. Tout au long de cette période, soit entre pratiquement le mois de février et le 5 mai, on ne savait pas vraiment jusqu'où l'on pouvait aller et comment procéder, ce qui explique qu'au bout du compte, nous avons pensé au ministère de la Justice. Il aurait pu nous conseiller... si l'on allait entamer les négociations, par exemple, au cours de cette période, y aurait-il des responsabilités juridiques en jeu?

**Le président:** Qu'est-ce qui importait à propos du 5 mai?

**M. Gershberg:** Si je me souviens bien, c'est le 5 mai que Mergeco a été officiellement constituée et que l'on pouvait donc entamer les négociations avec cette nouvelle entité.

**M. Gershberg:** Claridge a passé en revue son offre.

**Le président:** Le 5 mai, vous saviez que les questions de financement ne tenaient plus. Elles ne posaient plus de problèmes.

**M. Gershberg:** Les questions de financement, mais peut-être dans ce contexte, plus importantes encore, celles du processus. Nous n'étions plus saisis de deux offres.

**M. Cappe:** On se concentrait sur la question du processus.

**Le président:** À partir de leur intention, soit en janvier, à partir du moment où le mariage a soi-disant eu lieu, les conditions de l'union n'avaient pas été réglées à votre satisfaction jusqu'au 5 mai, date à laquelle vous vous êtes retrouvés dans une mauvaise passe.

**M. Cappe:** Sans vouloir faire de commentaires à ce sujet, ce qui nous inquiétait, c'était le retrait de l'offre Claridge, parce que, tant que...

**Le sénateur Kirby:** Vous en souhaitiez le retrait?



[Texte]

**Mr. Cappe:** I didn't say we wanted it withdrawn. I said we were running the risk of procuring potential liability by negotiating on a sole source basis with one of the proponents while the other proposals stayed on the table.

**Senator LeBreton:** Common sense.

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman.

The Minister of Transport has put the something in a box in pursuing his preferred bidder approach.

The implication of the sentence is that there was an alternative and it would have been a better alternative. Could you describe that alternative?

**Mr. Gershberg:** I guess there are — I mean, I don't have any great wisdom on that particular issue. I think as I say, our real concern was, you know, the legal issues surrounding this whole question that was —

**Senator Stewart:** I understand that. But the implication is that there was an alternative which would have avoided legal problems to which you have made reference again and again.

**Mr. Gershberg:** I mean, there are a variety of alternatives. One might be to declare somebody a winner. I don't think that we wanted to go that far. As I say, I think our real concern here were the potential liabilities of pursuing a negotiation on a sole source basis.

**Senator Stewart:** If I had received that memorandum, I would have interpreted that sentence as meaning that you were communicating to Mr. Cappe an implied criticism of the minister. "The minister has put the department in a box." Now, he wouldn't have put it in a box if he had done something else, is that not correct?

**Mr. Gershberg:** I honestly can't comment, senator. I really don't recall what was being referred to at that moment other than, as I say, you have to look at the next sentence in terms of the guidance and the general concerns we had in the memorandum.

**Senator Stewart:** You are saying, reading the two sentences together, you are saying that the department has been put in a box by the minister and that consequently, that Justice should be the one providing guidance to keep the department out of a legal suit. Justice as opposed to whom?

**Mr. Cappe:** I guess, at this point we were, as officials of the Treasury Board secretariat, dealing with the Department of Transport advising them on the process. And as Senator MacDonald asked, we were engaged on this discussion on process. We were concerned that we were into a domain of legal liability here where we really needed professional advice, not just specialized expertise.

[Translation]

**M. Cappe:** Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que nous courions le risque de responsabilité en négociant selon le principe de fournisseur exclusif avec l'un des proposants, tandis que les autres propositions étaient toujours à l'étude.

**Le sénateur LeBreton:** C'est une question de bon sens.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

Le ministre des Transports a coïncé quelque chose en poursuivant son option privilégiée.

Il est sous-entendu dans cette phrase qu'il existait une solution de rechange et qu'elle aurait été préférable. Pourriez-vous décrire cette solution de rechange?

**M. Gershberg:** J'imagine qu'il y a... je veux dire que je ne connais pas à fond cette question en particulier. Je pense, comme je disais plus haut, que notre véritable préoccupation portait essentiellement sur les questions juridiques entourant toute cette affaire...

**Le sénateur Stewart:** Je le comprends. Mais il est sous-entendu qu'il y avait une solution de rechange qui aurait pu éviter les problèmes juridiques dont vous ne cessez de faire mention.

**M. Gershberg:** Il y avait diverses solutions de rechange. Une d'entre elles consistait à désigner le gagnant. Je ne pense pas que nous voulions aller si loin. Comme je le dis, je crois que nous nous inquiétons véritablement du risque de responsabilité découlant d'une négociation menée en fonction du principe de fournisseur exclusif.

**Le sénateur Stewart:** Si j'avais reçu cette note, j'aurais interprété cette phrase comme voulant dire que tout en vous adressant à M. Cappe, vous critiquiez le ministre. «Le ministre a coïncé le ministère.» Il ne l'aurait pas fait, s'il avait fait autre chose, n'est-ce pas?

**M. Gershberg:** Je ne peux honnêtement pas faire de commentaires, monsieur le sénateur. Je ne me souviens vraiment pas de ce dont il était question à ce moment-là mis à part que, comme je le disais, il faut lire la phrase suivante relative aux conseils et aux préoccupations d'ordre général que nous indiquions dans la note.

**Le sénateur Stewart:** Si l'on lit les deux phrases ensemble, vous dites que le ministre a coïncé le ministère et que, par conséquent, c'est au ministère de la Justice de donner des conseils sur la façon de protéger le ministère de toute action judiciaire. Le ministère de la Justice par rapport à qui?

**M. Cappe:** J'imagine, qu'à ce moment-là, en tant que fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor, nous faisons affaire avec le ministère des Transports et le conseillons à propos du processus. Et comme l'a demandé le sénateur MacDonald, nous débattons de cette question de processus. Nous nous inquiétons de courir le risque de responsabilité juridique si bien que nous avons véritablement besoin de conseils professionnels et non pas simplement de compétences techniques.

[Text]

**Senator Stewart:** In other words, it means that Treasury Board secretariat would not be competent to deal with the situation which had been created by the minister, the box?

**Mr. Cappe:** It was again the process that was being followed. We were trying to stay within the bounds of that framework of the RFP and still move as far as we could within that framework to negotiate or to — sorry to be very precise — to consult with the best overall acceptable bidder.

**Senator Tkachuk:** Mr. Chairman, to clarify on that because the box refers or must refer to what the minister did. The minister must have said something or did something.

If you go back to the same memo, status of negotiations with Paxport announcement on T1 and T2,

On December 7, 1992, the Minister of Transport announced that in response to a Request for Proposals, (RFP), Paxport submitted "the best overall acceptable proposal". However, before proceeding the Minister of Transport publicly stated that Paxport Inc. would have to discuss the overall project with stakeholders, and satisfy the government as to the financeability of the initiative before negotiations could begin. The Minister noted that the other proposal submitted by the Airport Terminals Development Group (owner/operator of Terminal 3) was also of "high quality".

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** That is what the minister wanted, no?

**Mr. Gershberg:** Yes.

**Mr. Cappe:** That is what the press release had indicated as Senator LeBreton had read out.

**Senator Tkachuk:** That is what he wanted, right? If that is what he wanted, now we go back to — you know, which is a nice word. Like I say, there is so much gossip in this stuff. This is what the minister wanted, so therefore, there was difficulty in achieving what he wanted, is that not correct? Is that not what you are referring to here?

**Mr. Clayton:** I think maybe also to clarify in that conclusion, the sentence before it talks about Air Canada as not willing to play ball, and the box — the catch-22 that had been created was the relationship of having to bring Air Canada on as part of that deal and the relationships, the difficulty with doing that.

**Senator Tkachuk:** Called by many, Air Canada sandwiches, by Mr. Hession and others. You don't use that word?

**Mr. Clayton:** Other lurid language.

**Senator Tkachuk:** Okay. Thanks.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I am now really confused from a process and legal position vis-à-vis the minister's preference or the government's preference.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** En d'autres termes, cela veut dire que le secrétariat du Conseil du Trésor n'aurait pas la compétence voulue pour régler la situation créée par le ministre, lequel avait coincé le ministère?

**M. Cappe:** Je le redis, nous suivions le processus. Nous nous efforçons de rester dans les limites du cadre de la demande de propositions, tout en allant aussi loin que nous le pouvions à l'intérieur de ce cadre pour négocier ou pour... désolé d'être si précis... pour consulter le meilleur soumissionnaire global.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président, je souhaite des éclaircissements, puisqu'il est dit que le ministre a coincé le ministère. Le ministre doit avoir dit ou fait quelque chose.

Si l'on revient à la même note, à l'avancement des négociations avec Paxport. L'annonce au sujet des aéroports 1 et 2,

Le 7 décembre 1992, le ministre des Transports a annoncé que, en réponse à une demande de propositions, Paxport a présenté "la meilleure proposition globale". Toutefois, avant de procéder, le ministre des Transports a publiquement annoncé que Paxport Inc. devrait débattre du projet global avec les intervenants, et convaincre le gouvernement du financement de l'initiative avant que les négociations ne puissent commencer. Le ministre a remarqué que l'autre proposition présentée par le *Airport Terminals Development Group* (propriétaire/exploitant de l'aéroport 3) était également de "grande qualité".

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce que le ministre souhaitait, n'est-ce pas?

**M. Gershberg:** Oui.

**M. Cappe:** C'est ce qui est indiqué dans le communiqué, ainsi que le sénateur LeBreton vient de le lire.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est ce qu'il souhaitait, n'est-ce pas? Si tel est le cas, revenons maintenant à... vous savez, à ce joli mot. Comme je le disais, il y a tellement de cancons dans toute cette affaire. C'est ce que souhaitait le ministre; par conséquent, il était difficile de répondre à ses attentes, n'est-ce pas? N'est-ce pas ce que vous voulez dire ici?

**M. Clayton:** Pour être plus précis dans cette conclusion, la phrase qui la précède traite d'Air Canada qui ne veut pas jouer le jeu, et la situation délicate... dont il n'y a pas de moyen de se sortir, qui a été causée par le fait qu'il fallait qu'Air Canada fasse partie de l'entente, ce qui était difficile.

**Le sénateur Tkachuk:** De nombreuses personnes parlent des sandwiches Air Canada; je veux parler de M. Hession et d'autres. Vous n'utilisez pas ce terme?

**M. Clayton:** D'autres mots hauts en couleur.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord, merci.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, je m'y perds vraiment à propos du processus et de la position juridique vis-à-vis la préférence du ministre ou celle du gouvernement.

[Texte]

Now, I assume — tell me if this is fair or not. Officials statutorily required to review financial transactions of this nature. You officials look at this transaction. The application who gets through the first net on December the 7th is flawed. The other application, the other proposal —

**Senator Tkachuk:** Explain yourself, why is it flawed?

**Senator Grafstein:** Excuse me.

**Senator Tkachuk:** You asked the same question of Senator LeBreton when she brought an interjection. I want to know where it says —

**Senator Grafstein:** I am asking the witness. If they are having difficulty grasping what I am saying they can ask for clarification.

**Senator Tkachuk:** Senator Grafstein asked a question. You are making a statement here. You assumed — I want to know where it is flawed.

**Senator LeBreton:** That is the Nixon report. He is ahead of himself.

**Senator Grafstein:** Because the department came to the conclusion and the minister came to the conclusion or other people came to the conclusion that they could not proceed with choice number one.

**Senator Tkachuk:** That is a very good question.

**Senator Jessiman:** Or choice number two.

**Senator Grafstein:** So I am saying choice number one had flaws. Choice number two had flaws, but what gave the Treasury Board the right to determine that a merger of A and B, both of whom were flawed, would be satisfactory without contravening the Treasury Board guidelines, lay aside the legals?

In other words, you are trying to preserve the transparency and the fairness of the process. It is a public process. People embark on that public process and they provide offers or bids or proposals. Because of the process, they are whittled down to two, and one in effect gets through the first net but it is flawed, it is not total. It is not complete. The second one, also of high quality according to the minister, is also flawed because it does not meet all the correct parameters.

Now, what then gives the Privy Council or the Treasury Board or anyone the authority to deal with a merged bid without flawing the process?

**Mr. Cappe:** Well, with respect, Mr. Chairman, what we are talking about is whether indeed the RFP process has been violated or whether we have stayed within that framework of the RFP process. So we are not saying that this is better or worse. What we are saying is that once — and we have confused two events which are actually different, one is the creation of Mergeco, but actually it took, as I recall, a day or two before the Claridge bid was withdrawn. It is the withdrawal of the Claridge

[Translation]

Je suppose... dites-moi si cela est juste ou non. En vertu de la loi, les fonctionnaires sont tenus d'examiner les transactions financières de cette nature. En tant que fonctionnaires, vous avez examiné cette transaction. La demande qui passe les premières étapes le 7 décembre est imparfaite. L'autre demande, l'autre proposition...

**Le sénateur Tkachuk:** Pourriez-vous expliquer pourquoi elle est imparfaite?

**Le sénateur Grafstein:** Excusez-moi.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez posé la même question au sénateur LeBreton au moment de son interpellation. Je veux savoir ce qu'il est dit...

**Le sénateur Grafstein:** Je pose la question aux témoins. S'ils ont du mal à comprendre ce que je dis, ils peuvent me demander des explications.

**Le sénateur Tkachuk:** Le sénateur Grafstein a posé une question. Vous faites une déclaration. Vous supposez... je veux savoir pourquoi elle est imparfaite.

**Le sénateur LeBreton:** Il s'agit du rapport Nixon. Il se devance lui-même.

**Le sénateur Grafstein:** Parce que le ministère, de même que le ministre et d'autres personnes, sont arrivés à la conclusion qu'ils ne pouvaient pas donner suite au choix numéro un.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est une très bonne question.

**Le sénateur Jessiman:** Ou au choix numéro deux.

**Le sénateur Grafstein:** Ce que je dis donc, c'est que le choix numéro un présentait des imperfections. Le choix numéro deux présentait des imperfections, mais de quel droit le Conseil du Trésor a-t-il pu décider qu'un fusionnement de A et B, tous les deux imparfaits, serait satisfaisant, sans pour autant aller à l'encontre des lignes directrices du Conseil du Trésor, sans parler des points juridiques?

En d'autres termes, vous essayez de préserver la transparence et la justice du processus. C'est un processus ouvert. Des entreprises se lancent dans ce processus et présentent des offres, des soumissions ou des propositions. En raison du processus, leur nombre est ramené à deux, l'une passe les premières étapes mais est imparfaite, elle n'est pas complète. La deuxième, également de grande qualité, selon le ministre, présente également des imperfections, car elle ne répond pas à tous les paramètres.

Maintenant, qu'est-ce qui donne au Conseil privé ou au Conseil du Trésor ou à qui que ce soit l'autorité d'accepter une offre fusionnée tout en préservant le processus?

**M. Cappe:** Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le président, nous nous demandons ici si le processus de demande de propositions a été violé ou si nous sommes restés à l'intérieur du cadre de ce processus. Nous ne disons pas que c'est mieux ou pire. Ce que nous disons c'est qu'une fois... et nous avons confondu deux événements qui sont en fait différents, l'un étant la création de Mergeco, mais cela a pris, si je me souviens bien, un jour ou deux avant que Claridge ne retire son offre. C'est ce retrait



[Text]

bid which then removed the prospect that they would have recourse against the Crown for going without the bounds of the RFP.

**Senator Grafstein:** Mr. Cappe, that was not my question.

**Mr. Cappe:** Okay.

**Senator Grafstein:** You were concerned with maintaining from a statutory standpoint — this is fulfilling your statutory responsibilities — that a transaction met certain financial requirements in due process, due process being the terms of reference you set out to the public, not just these applicants, these proponents, but others. Then application one goes through the process, flawed because it doesn't meet all the parameters. Application two, flawed because it does not meet the parameters, and then somebody in the government decides, the way we will get out of — and I am projecting this as a hypothetical proposition, how do we get out of this box, is that they we put the two together.

**Senator Lynch-Staunton:** Point of order —

**Senator Grafstein:** My question —

**Senator Lynch-Staunton:** Point of order.

**Senator Grafstein:** It is not a point of order. I am asking the questions of these witnesses.

**Senator Lynch-Staunton:** You are suggesting the government put these two together?

**Senator Grafstein:** As a hypothetical situation.

**Senator Lynch-Staunton:** As a hypothetical question, you are absolutely wrong.

**Senator Grafstein:** Let me finish my question here. It is a hot summer, right.

**Senator LeBreton:** You have not been here for two months.

**Senator Grafstein:** I should go away. I apologize for this, but I am trying to get at the principles. I am trying to get at the public policy principles. The public policy principles are, with a great degree of dispatch and care, the officials of the Treasury Board say we have to maintain the integrity of the process which is a public bidding process. As a collateral to that, the officials in these documents — you are concerned that it not only meets the integrity of the Treasury Board process, but also it meets the legal requirements of the process. There are two parts, but different parts of the same process. And as an official, I can see as I read through the memorandums the concern on both.

Now my question is again, having been concerned about the integrity of the process, and I don't question that, how is it that the process can then result in a merged bid that does not meet in any way, shape or form the bidding process which means gives a third party opportunities to come in and bid the process yet again?

[Traduction]

qui a éliminé le risque que cette entreprise ait pu avoir des recours contre la Couronne sous prétexte que nous aurions dépasser les limites de la demande de propositions.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur Cappe, telle n'était pas ma question.

**M. Cappe:** D'accord.

**Le sénateur Grafstein:** Vous vouliez, d'un point de vue réglementaire... c'est-à-dire que vous vouliez remplir vos responsabilités réglementaires... à savoir qu'une transaction doit répondre à certaines exigences financières conformément à l'application régulière de la loi, l'application régulière de la loi étant l'expression présentée au public, non seulement à ces demandeurs, ces proposants, mais à d'autres. La demande numéro un passe par les étapes du processus; elle est imparfaite, parce qu'elle ne répond pas à tous les paramètres. La demande numéro deux est imparfaite, parce qu'elle ne répond pas aux paramètres; c'est alors qu'il est décidé au gouvernement que la seule façon de s'en sortir... et je présente cette proposition comme une proposition hypothétique, pour se sortir de cette situation délicate, nous fusionnons les deux.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Rappel au Règlement...

**Le sénateur Grafstein:** Ma question...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Rappel au Règlement.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne suis pas d'accord, je pose des questions à ces témoins.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous laissez entendre que le gouvernement a fusionné ces deux propositions?

**Le sénateur Grafstein:** C'est une hypothèse.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous vous fourvoyez complètement en posant une telle question hypothétique.

**Le sénateur Grafstein:** Laissez-moi finir de poser ma question. Je sais que l'été est chaud.

**Le sénateur LeBreton:** Vous n'avez pas été là pendant deux mois.

**Le sénateur Grafstein:** Je devrais partir. Je m'excuse, mais j'essaie de comprendre les principes, les principes de politique officielle. En vertu de tels principes que je vais définir avec promptitude et avec soin, les fonctionnaires du Conseil du Trésor disent que nous devons maintenir l'intégrité du processus, qui est un processus ouvert d'adjudication. Accessoirement, les fonctionnaires dans ces documents... s'inquiètent du fait que cela réponde non seulement à l'intégrité du processus du Conseil du Trésor, mais aussi aux exigences juridiques du processus. Le même processus comporte deux parties différentes. En tant que fonctionnaire, je peux voir, à la lecture des notes, que vous vous inquiétez au sujet des deux.

Je repose de nouveau ma question; vous vous êtes inquiétés à propos de l'intégrité du processus, ce que je ne mets pas en doute, comment alors le processus peut-il aboutir à une offre fusionnée qui ne répond pas de quelque façon que ce soit aux exigences du processus d'adjudication, lequel donne à un tiers la possibilité de faire d'autres propositions?

[Texte]

Let me conclude. So that one of the options to the government, subject to a time constraint, which I assume is the real box here, was to say "look, this process has not worked." Let's start again and let the public be given an opportunity to bid again. Now that has happened in other places a number of times when in fact, the government concluded that the bids were not financially viable or the bid coming in wasn't financially viable, so it is a question I ask your officials.

**Mr. Clayton:** Senator, clearly throughout many stages of the process you could have cancelled it. I think what you are getting at in terms of this process, the Paxport bid was still the bid. It may have changed the ownership, but that happens in bids. In effect, that was the bid in which the government had accepted in December as the best overall bid. The government had, after that, something quite different from the RFP, had opposed other conditions because situations had changed on that preferred bidder or on that most acceptable bid. And by the time you get to May and the recognition finally of Mergeco, it is still the Paxport bid which is dealt with. Right to the end, it is the Paxport bid. It is changed, it is revised, but it is revised according to conditions the government had put on the bidders.

**Senator Grafstein:** Let me finish, please. But the ownership, the end result is a significantly and materially transformed bid in terms of ownership, financing, business plans, criteria, all the criteria you set out at the beginning. So if you started one, two, three, four, five, they didn't fulfil any of the one to five at the end of the process because it was a different animal. My only question is the process, not the legalities here, because you stress the legalities and I understand that.

**Mr. Clayton:** Clearly the ownership had changed. From our understanding right to the end the concern was that the final process was consistent with the original framework of the RFP process and we were satisfied — just as satisfied that that was what had occurred.

**Senator Kirby:** I have one last question.

**The Chairman:** I just want to give Senator Grafstein assurance. I will make a note to recognize you before these witnesses leave to be able to ask them the direct questions that you have been getting to about a flawed process and an adequate contract. I will give you the chance to ask that question of them before they leave tonight.

**Senator Grafstein:** I appreciate that, Mr. Chairman.

**Senator Kirby:** One last question, then I realize we are at 5:30, but it finishes with that document. Given your concern about process, and obviously you were really concerned about process because given all the other transactions the government goes through, you don't have Treasury Board memoranda

[Translation]

Permettez-moi de conclure. Une des options pour le gouvernement, sous réserve des contraintes de temps, ce qui, à mon avis est le véritable problème, consistait à dire que ce processus n'avait pas donné les résultats escomptés. Repartons donc de zéro et donnons au public la possibilité de faire des propositions. Ce n'est pas la première fois que cela se serait produit, le gouvernement étant déjà arrivé à la conclusion que les offres n'étaient pas financièrement viables ou que la proposition présentée n'était pas financièrement viable; telle est donc la question que je pose à vos fonctionnaires.

**M. Clayton:** Sénateur, il est clair que vous auriez pu l'annuler au cours des nombreuses étapes du processus. Je crois que ce que vous voulez dire à propos de ce processus, c'est que l'offre Paxport était toujours l'offre dont nous étions saisis. L'entreprise soumissionnaire peut avoir changé, ce qui d'ailleurs peut se produire dans le domaine des offres. En fait, c'est l'offre que le gouvernement avait acceptée en décembre comme étant la meilleure offre globale. Le gouvernement avait, après cela, et c'est tout à fait différent de la demande de propositions, avait imposé d'autres conditions, parce que la situation avait évolué au sujet de cette offre privilégiée ou de l'offre la plus acceptable. Lorsque l'on arrive au mois de mai et à la reconnaissance de Mergeco, il s'agit toujours de l'offre Paxport. Jusqu'à la fin, c'est l'offre Paxport. Elle est changée, elle est révisée, mais elle est révisée selon les conditions imposées par le gouvernement.

**Le sénateur Grafstein:** Permettez-moi de terminer. Ce changement de main, soit le résultat final, représente une offre modifiée en profondeur en matière d'entreprise soumissionnaire, de financement, de plans d'entreprise, de critères, soit tous les critères que vous aviez fixés au début. Si l'on reprend tout cela point par point, aucun de ces critères n'a été respecté à la fin du processus, puisque l'offre était complètement modifiée. La seule question que je veux poser porte sur le processus, et non sur les questions juridiques, puisque vous soulignez ces questions-là, ce que je comprends fort bien.

**M. Clayton:** De toute évidence, l'entreprise soumissionnaire avait changé. D'après ce que nous comprenons, on tenait à ce que le processus soit compatible avec le cadre initial du processus de demande de propositions et nous avons été satisfaits que tel était le cas.

**Le sénateur Kirby:** J'ai une dernière question à poser.

**Le président:** Je voudrais simplement assurer le sénateur Grafstein que je prends note de ses questions au sujet de l'imperfection du processus et de l'à-propos du contrat et qu'il pourra les poser directement aux témoins. Je vous donnerai la possibilité de poser ces questions aux témoins ce soir, avant leur départ.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous en remercie, monsieur le président.

**Le sénateur Kirby:** Une dernière question; je sais qu'il est bientôt 17 h 30, mais la séance se termine sur ce document. Compte tenu de votre préoccupation au sujet du processus, et de toute évidence, vous vous inquiétiez véritablement du processus; en effet, en ce qui concerne toutes les autres transactions

[Text]

concerned about legal lawsuits, you don't have Treasury Board memoranda concerned about the auditor general, there was obviously something really different about this process compared with normal. It was a special process in some sense. What made it so special? I mean I have seen enough Treasury Board memorandums that all of these concerns about AG and lawsuits and stuff are very, very unusual.

In fact, I can't recall seeing one. So what made this so special and why?

**Mr. Cappe:** There were a number of elements that made this unusual, and indeed, we indicated that this was an extremely "messy file" in quotes.

The first element I described earlier was the nature of the treatment of four parallel processes in the treatment of Pearson. The second element was the complexity from the Treasury Board secretariat's perspective of touching all the different elements of the secretariat. Frankly, it is an unprecedented initiative to deal with an airport of this magnitude, of this size, in this fashion, so we were learning as we went. The last part, and I will defer to Mr. Clayton, is this issue of staying within the framework of the RFP process. And I understand the point that Senator Grafstein was making earlier that there is a difference between the legalities and the appearance of the process. I guess from our perspective we were concerned about both the public perception and the legal issue, and we were desperately trying to come up with a solution that would be good for Canada and at the same time stay within the process.

In all of this process, the primary Treasury Board secretariat preoccupation was as employer of those 200 public servants who were going to be transferred, so that in terms of those things we were actually responsible for, that was our preoccupation. In terms of the other elements of advising the board, that full range of activity was all implied.

**Senator Kirby:** Would the unprecedented nature of this whole process have been easier to handle had you not been so jammed for time, had there not been a fixed deadline by which things had to be done?

**Mr. Cappe:** We made it clear, and indeed in this memorandum it says, "It seems unlikely to us that any contract for construction could be struck within the next six months", so it was our view that the time frames were sufficiently compressed, and indeed we were proved right in the end.

**Senator Kirby:** Unrealistic in that sense. Mr. Chairman, I think we are at 5:30.

**The Chairman:** It is 5:30.

**Senator Tkachuk:** Are they coming back?

**The Chairman:** Gentlemen, you will be back tonight.

**Mr. Cappe:** We are at your service.

[Traduction]

qu'entreprend le gouvernement, aucune note du Conseil du Trésor ne se préoccupe d'actions judiciaires, ou du vérificateur général; de toute évidence ce processus était vraiment différent de la normale. C'était, dans un certain sens, un processus particulier. Qu'est-ce qui le rendait si particulier? J'ai vu suffisamment de notes du Conseil du Trésor pour savoir que toutes ces préoccupations au sujet du vérificateur général et des actions, et cetera, sont très inhabituelles.

En fait, je ne peux pas me souvenir en avoir lu aucune. Qu'est-ce qui donc a rendu ce processus si particulier, et pourquoi?

**M. Cappe:** Plusieurs éléments l'ont rendu inhabituel et nous avons en fait indiqué qu'il s'agissait d'un dossier «extrêmement embrouillé».

Le premier élément, que j'ai décrit plus tôt, visait la façon de traiter quatre processus parallèles relatifs à Pearson. Deuxièmement, il était compliqué, du point de vue du Secrétariat du Conseil du Trésor, de toucher tous les éléments du secrétariat. Je dirai franchement que s'occuper d'un aéroport de cette ampleur, de cette importance et de cette façon est un projet sans précédent, si bien que nous apprenions au fur et à mesure. Le dernier point, pour lequel je m'en remets à M. Clayton, est la question des limites du cadre du processus de demande de propositions. Je comprends également ce que voulait dire le sénateur Grafstein, c'est-à-dire qu'il y a une différence entre les points juridiques et l'apparence du processus. J'imagine que dans notre optique, nous nous inquiétons autant de la perception du public que de la question juridique et que nous tentions désespérément de trouver une solution, bonne pour le Canada, tout en restant en même temps à l'intérieur du cadre du processus.

Dans tout ce processus, le Secrétariat du Conseil du Trésor s'inquiétait en premier lieu des 200 fonctionnaires à son emploi qui devaient être transférés et dont la responsabilité nous revenait. Les conseils donnés au bureau tenaient compte de toute cette gamme d'activités.

**Le sénateur Kirby:** Aurait-il été plus facile de traiter de la nature sans précédent de tout ce processus si vous n'aviez pas été aussi coincés en matière de temps, si l'on ne vous avait pas imposé de délais?

**M. Cappe:** Nous l'avons dit clairement, et en fait, dans cette note, on peut lire: «Il semble peu probable que tout contrat de construction puisse être conclu d'ici les six prochains mois»; nous pensions donc que les délais étaient courts et les événements nous ont donné raison.

**Le sénateur Kirby:** Ils étaient irréalistes dans ce sens-là. Monsieur le président, je pense qu'il est 17 h 30.

**Le président:** Il est 17 h 30.

**Le sénateur Tkachuk:** Vont-ils revenir?

**Le président:** Messieurs, nous vous attendons ce soir.

**M. Cappe:** Nous sommes à votre service.



[Texte]

**The Chairman:** Mr. Quail has agreed to come at eleven o'clock tomorrow. Now when we come back Senator Kirby, how many more minutes do you want?

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, I have quite a bit more, however, I am happy to pass at this point and come back to me subsequently.

**The Chairman:** All right. The questioning will begin with Senator John Lynch-Staunton at seven o'clock, right? We are adjourned until then. Thank you very much.

The committee adjourned until 7:00 p.m.

Ottawa, Tuesday, August 22, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 7:00 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please. Gentlemen, we are grateful to you for coming back this evening. We will go until 9:30. For the benefit of our colleagues, we start again tomorrow at nine o'clock with Price Waterhouse.

Now, I think Senator Lynch-Staunton wants to begin the questions this evening. Please proceed.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you, Mr. Chairman. I must say I have been very impressed from what I have heard, getting an appreciation of the significance of the role of the Treasury Board in the activities of the Government of Canada, and for that alone, this afternoon has been well worthwhile.

As I understand it, the Treasury Board really acts as a check on the enthusiasm of individual departments and as a watchdog and as one that limits, as much as it can, or tries to control, as much as it can, the activities of departments to respect the budgetary decisions that have been taken.

As a matter of fact, rather than give my assessment, I would like to quote from *Politics in Canada* by Robert Jackson and Doreen Jackson — I don't say this to flatter those in front of us — a comment which applies to all of them:

Among the staff of the TBS are some of the brightest and most efficient members of the public service.

I don't think that would have been written without support.

But this is also something I found very interesting:

[Translation]

**Le président:** M. Quail a accepté de venir demain à 11 heures. À notre retour, sénateur Kirby, combien voulez-vous de minutes?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, j'en ai encore beaucoup; toutefois, je me ferai un plaisir de passer mon tour et de revenir par la suite.

**Le président:** C'est entendu. C'est le sénateur John Lynch-Staunton qui commencera à poser ses questions à 19 heures, d'accord? La séance est levée jusque là. Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'à 19 heures.

Ottawa, le mardi 22 août 1995

Le comité sénatorial spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 19 heures, pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, ainsi que pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Messieurs, nous vous remercions d'être revenus ce soir. Nous allons siéger jusqu'à 21 h 30. Quant à nos collègues, je tiens à leur préciser que nous siégerons également à 9 heures demain matin; nous entendrons alors les représentants de Price Waterhouse.

Je crois que le sénateur Lynch-Staunton veut commencer à poser les questions, ce soir. Je vous cède la parole.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci, monsieur le président. Je dois dire que j'ai été très impressionné par les témoignages que j'ai entendus qui m'ont permis de saisir l'importance du rôle du Conseil du Trésor au regard des activités du gouvernement du Canada, et ne serait-ce que pour cela, la séance de cet après-midi a été des plus enrichissantes.

D'après ce que je comprends, le Conseil du Trésor est là en réalité pour freiner l'enthousiasme des ministères, il observe avec vigilance et vient limiter, dans la mesure du possible, ou tente de contrôler, le plus possible, les activités des ministères pour les inciter à respecter les décisions budgétaires qui ont été prises.

En fait, plutôt que de vous donner mon évaluation de la situation, j'aimerais vous citer un extrait d'un ouvrage intitulé *Politics in Canada*, et écrit par Robert Jackson et Doreen Jackson (et je ne dis pas cela pour flatter les témoins), il s'agit d'un commentaire qui s'applique à tous leurs collègues également:

On trouve parmi le personnel du SCT certains des fonctionnaires les plus brillants et les plus efficaces.

Je ne pense pas que les auteurs auraient écrit cela sans preuves à l'appui.

Mais je veux aussi citer quelque chose d'autre que j'ai trouvé très intéressant:

*[Text]*

It is the only committee that does not position itself into a circle for policy deliberations, but sits like a jury, facing any petitioners and acting as a tribunal.

Will you agree that that is the role of Treasury Board, or is that a little too esoteric in practical terms?

**Mr. Mel Cappe, Deputy Minister, Environment Canada:** Well, it actually — without disclosing cabinet confidences, it is actually a unique cabinet committee because typically, in a cabinet committee, ministers would sit around the cabinet table and the Chair would preside and officials might come from time to time to sit beside their minister or behind the minister. In the Treasury Board meetings, ministers sit down one side of the table and officials of the Treasury Board secretariat sit down the other, and officials of the secretariat present the cases to ministers and then ministers deliberate and decide.

That is unique in a sense, and in my opening remarks I made reference to the unique accountabilities of the secretariat. We can't only serve the president. We have an obligation to give our best professional advice to the Board itself.

**Senator Lynch-Staunton:** So I want to relate all that and emphasize the role that you played in what became the Pearson agreements.

As I understand it, the Treasury Board was involved right from the beginning. For instance, when the request for proposals were being drafted, was Treasury Board being consulted or asked to approve the request for proposals before it was sent out?

**Mr. Cappe:** Again, without reference to the specifics, the process which indeed was respected would have had the Treasury Board ministers approve, as Mr. Clayton indicated earlier, preliminary project approval, because this was a major Crown project, and that would have gone to the Treasury Board before the RFP went out.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Clayton was very helpful when he came here last month to give us a three, four-step process which was involved in the management of Crown property, but I just want to relate all that background to exactly what Treasury Board contributed to the process which is under examination.

So the RFP was, if I understand it, was scrutinized by Treasury Board before it was issued or made public?

**Mr. Cappe:** The Board would have — as I say, the Board would have had to have approved it before — had approved it before it was made public.

*[Traduction]*

C'est le seul comité qui ne se réunisse pas autour d'une table ronde pour discuter de politiques, mais qui fonctionne comme un jury, faisant face aux requérants, agissant ainsi comme un tribunal.

Êtes-vous d'accord pour dire que c'est là le rôle du Conseil du Trésor, ou cela vous paraît-il un petit peu trop exagéré en pratique?

**M. Mel Cappe, sous-ministre, Environnement Canada:** Eh bien, en réalité (sans divulguer de secrets du Cabinet), il s'agit effectivement d'un comité unique parce que, en général, lors d'une réunion d'un comité du Cabinet, les ministres s'assoient autour de la table, le président dirige la réunion et à l'occasion, des fonctionnaires peuvent prendre place à côté de leur ministre ou derrière lui ou elle. Aux réunions du Conseil du Trésor, les ministres s'assoient d'un côté de la table et les fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor de l'autre; les fonctionnaires du secrétariat présentent les dossiers aux ministres qui les prennent en délibéré et font connaître leur décision.

En un sens, oui, cela est particulier; d'ailleurs, dans ma déclaration préliminaire, j'ai parlé des responsabilités bien particulières du secrétariat. Nous ne pouvons pas seulement servir le président. Nous sommes tenus de donner les meilleurs conseils professionnels possibles au conseil même.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je veux donc préciser tout cela et insister sur le rôle que vous avez joué dans ce qui est devenu les accords de l'aéroport Pearson.

D'après ce que je comprends, le Conseil du Trésor a été présent dès le début. Par exemple, au moment de la rédaction de la demande de propositions, est-ce que le Conseil du Trésor a été consulté, ou encore, lui a-t-on demandé d'approuver la demande avant qu'elle ne soit transmise?

**M. Cappe:** Là encore, sans entrer dans les détails, le processus qui a effectivement été appliqué suppose que les ministres membres du Conseil du Trésor donnent leur approbation préliminaire, comme M. Clayton l'a dit tout à l'heure. En effet, il s'agissait là d'un important projet de la Couronne, lequel doit être soumis au Conseil du Trésor avant qu'on transmette la demande de propositions.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Lors de son témoignage, le mois dernier, M. Clayton a beaucoup éclairé notre lanterne en nous décrivant le processus en trois ou quatre étapes concernant la gestion des biens de la Couronne. Or, je veux tout simplement donner toute cette information pour savoir exactement quelle a été la contribution du Conseil du Trésor au processus qui fait l'objet de notre examen.

Si je comprends bien, la demande de propositions a donc été examinée soigneusement par le Conseil du Trésor avant d'être rendue publique?

**M. Cappe:** Le conseil (comme je l'ai dit, le conseil devait l'approuver au préalable), il l'a effectivement approuvée avant qu'elle ne soit rendue publique.

[Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** Right. Now, when the proposals were received, did Treasury Board involve itself in the evaluation of those proposals?

**Mr. Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property Management, Treasury Board:** No, they would not.

**Senator Lynch-Staunton:** They would not.

**Mr. Clayton:** The Treasury Board secretariat was involved or —

**Senator Lynch-Staunton:** When I say "Treasury Board", I mean —

**Mr. Cappe:** Neither the Board nor the secretariat.

**Mr. Clayton:** Would be involved with the evaluation of the proposal.

**Senator Lynch-Staunton:** Would or would not be? I'm sorry.

**Mr. Clayton:** Would not be.

**Senator Lynch-Staunton:** Would not be. It would be up to the department itself to do the evaluation; is that right?

**Mr. Clayton:** Yes.

**Senator Lynch-Staunton:** And once it had, well, in this case, had decided on Paxport, then would it submit the Paxport proposal to Treasury Board for its assessment?

**Mr. Clayton:** Again, you're getting into that difficult line in terms of what — in terms of advice to ministers and the actual procedure and what the board —

**Senator Lynch-Staunton:** All right. Well, then —

**Mr. Clayton:** Let us say that the contract, in a sense, requires — that is, the final contract — requires Treasury Board approval.

**The Chairman:** Surely you can be a little more forthcoming than that.

**Senator Lynch-Staunton:** I don't want you to divulge any of what we recognize are privileged discussions between yourselves and ministers. What I'm trying to establish, if it is there, is the closeness with which Treasury Board followed the whole process from beginning to end on the assumption that Treasury Board is a watchdog of the government and has an important role to play in seeing that the whole process is respected and is a check, yes. I don't want you to tell me, you know, "I had to tell the minister", or, "I could not tell you what I told the minister."

I want to know how strong that role was played and how far it went.

**Mr. Cappe:** Just before Mr. Clayton responds, I want, Mr. Chairman, to be clear that we would like to be as forthcoming as we can, but that the agendas of Treasury Board are in themselves a cabinet confidence. So we are trying to find a

[Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Bon, lorsque vous avez reçu les propositions, est-ce que le Conseil du Trésor a participé à leur évaluation?

**M. Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers et du matériel, Conseil du Trésor:** Non, il ne participe pas à ce genre d'évaluation.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ah bon?

**M. Clayton:** Le Secrétariat du Conseil du Trésor a participé ou...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Quand je dis «Conseil du Trésor», je veux dire...

**M. Cappe:** Ni le conseil, ni le secrétariat.

**M. Clayton:** Ne participent à l'évaluation de la proposition.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Y participent ou non? Je m'excuse.

**M. Clayton:** N'y participent pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** N'y participent pas. Il appartient au ministère même de faire l'évaluation, n'est-ce pas?

**M. Clayton:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Dans ce cas, une fois que la décision a été prise de retenir la société Paxport, est-ce que l'on a soumis la proposition de cette société au Conseil du Trésor afin qu'il l'évalue?

**M. Clayton:** Là encore, vous nous amenez sur un terrain difficile... en ce qui concerne les avis donnés aux ministres et la véritable procédure, ainsi que ce que le conseil...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Alors,...

**M. Clayton:** Disons que le contrat, en un sens, (c'est-à-dire le contrat final) doit être approuvé par le Conseil du Trésor.

**Le président:** Je suis certain que vous pouvez être plus précis que cela.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne vous demande pas de divulguer le contenu de ce que nous reconnaissons être des discussions confidentielles entre vous et les ministres. Ce que j'essaie de définir, si une telle chose existe, c'est la surveillance étroite qu'a exercée le Conseil du Trésor tout au long du processus, du début à la fin, en supposant que le Conseil du Trésor est le comité de vigilance qui se penche sur les activités du gouvernement et qu'il a un rôle important à jouer pour s'assurer que toutes les étapes du processus sont respectées et que des mesures de vérification sont appliquées. Je ne veux pas que vous me disiez: «Voici ce que j'ai dû dire au ministre», ou encore: «Je ne peux pas vous répéter ce que j'ai dit au ministre».

Je veux savoir dans quelle mesure le Conseil du Trésor a joué son rôle et jusqu'où il est allé.

**M. Cappe:** Avant que M. Clayton ne réponde, monsieur le président, je tiens à préciser que nous souhaitons être le plus précis possible, mais que l'ordre du jour des réunions du Conseil du Trésor constitue en soi un document confidentiel du Cabinet.



[Text]

way of generalizing a little bit to give you a better flavour for it, and clearly the agreement —

**Mr. Clayton:** Maybe a way of getting to your question is that — with again, trying to generalize it — after the RFP process, as such, the Minister of Transport does not require the Treasury Board to approve designating somebody as the preferred candidate. That in effect is within the authority of the Minister of Transport. What the Minister of Transport would require, or any other proponent minister, is approval of Treasury Board of the terms and conditions of the final deal.

**Senator Lynch-Staunton:** Okay. Now, it was decided at various stages to hire outside experts to help in the evaluation and to help in the other aspects of the deal. Does Treasury Board have any say in the choice of those experts that are selected by individual departments?

**Mr. Cappe:** As the record indicated, we had expressed some concern for some time, and I don't — we wouldn't have had a preferred consultant, but we would have tried to assure ourselves that the consultant chosen would have had the credibility that they would have satisfied our concerns.

**Senator Lynch-Staunton:** But are there some consultants in this area that we are looking in which did not meet your assessment of what a consultant should be?

**Mr. Clayton:** I think maybe a way of dealing with that question is that in terms of — we obviously, as a secretariat, not at Treasury Board, talking as individuals, provide advice to Transport officials or anyone else, would say, "You know, this may be the type of person you need. This is the type of expertise you need."

**Senator Lynch-Staunton:** I see. So the question of —

**Mr. Clayton:** Not this firm or that firm.

**Senator Lynch-Staunton:** So whether we disagree on the individual chosen, the more important thing is the advice given.

Now, the advice given by the various —

**Senator Stewart:** Chairman, just for the sake of clarity, I noticed that, perhaps understandably, sometimes the expression "Board" or "Treasury Board" is used to refer to the Board of Ministers. At other times, it refers to the public servants who work for the Board. I think it would be good if we could keep those two entities distinct, because the implication at times is that a decision was made by the secretariat, whereas in fact it was made by ministers, perhaps on advice, but that's another matter.

**Senator Lynch-Staunton:** If you allow, Senator Stewart, I'm not very good at making the distinction between one and the other, so when I use the term, they can correct me if it's not

[Traduction]

Nous essayons donc de trouver une façon de généraliser un peu pour vous donner une meilleure idée de la situation, et il ne fait aucun doute que l'accord...

**M. Clayton:** Pour tenter de répondre à votre question (et là encore j'essaie de généraliser), je vous dirai qu'après présentation des demandes de propositions, en tant que telles, le ministre des Transports n'exige pas que le Conseil du Trésor approuve la désignation du candidat retenu. Cela revient au ministre des Transports. Ce que le ministre des Transports exige, ou tout autre ministre qui présente une demande, c'est que le Conseil du Trésor approuve les conditions de l'entente finale.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Très bien. Voilà, il a été décidé à diverses étapes d'engager des spécialistes de l'extérieur pour participer à l'évaluation de l'entente et pour s'occuper d'autres questions connexes. Est-ce que le Conseil du Trésor a son mot à dire dans le choix de ces spécialistes qui sont retenus par les ministères eux-mêmes?

**M. Cappe:** Comme l'indique le compte rendu, nous exprimions certaines préoccupations depuis un certain temps, et... nous n'avions pas opté pour un consultant plutôt que pour un autre, mais nous voulions nous assurer que le consultant qui serait choisi jouirait de la crédibilité nécessaire pour apaiser nos préoccupations.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Mais est-ce que certains consultants, dans l'affaire que nous examinons, ne satisfaisaient pas à vos critères?

**M. Clayton:** Pour répondre à votre question, je dirais que... en tant que Secrétariat, il ne s'agit pas ici du Conseil du Trésor, mais de personnes en particulier, de toute évidence nous donnons des conseils aux fonctionnaires de Transport Canada ou à n'importe qui d'autre, en leur disant: «Vous savez, cette personne est peut-être le genre de personne dont vous avez besoin. C'est là le type de compétence dont vous avez besoin».

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je vois. Donc la question...

**M. Clayton:** Nous ne disons pas: «Vous devriez retenir cette firme et non une autre».

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Alors, que l'on ne soit pas d'accord sur la personne qui est choisie, ce qui importe le plus, c'est le conseil qui est donné.

Maintenant, les conseils donnés par les divers...

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, pour être bien clair ici, j'ai remarqué que, et cela se comprend peut-être bien, parfois l'expression «conseil» ou «Conseil du Trésor» est utilisée pour désigner le Conseil des ministres. A d'autres occasions, on fait référence aux fonctionnaires qui travaillent pour le conseil. Je pense que ce serait une bonne chose de pouvoir séparer ces deux entités parce qu'on laisse parfois entendre qu'une décision a été prise par le secrétariat alors qu'en fait, elle a été prise par les ministres, qui suivent peut-être une recommandation, mais c'est là une autre question.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si vous permettez, sénateur Stewart, je fais plutôt mal la distinction entre l'un et l'autre, donc lorsque j'utilise le terme, on peut me corriger s'il ne s'agit

## [Texte]

Treasury Board or Treasury Board secretariat. The point is that certain officials made certain decisions, whether it's — I find this is splitting hairs, so I would just as soon not be interrupted by that sort of thing. Treasury Board is Treasury Board.

**Senator Kirby:** You guys have been interrupting us all afternoon. I think this is a matter of fact.

**Senator Jessiman:** Is the secretariat only the bureaucrats?

**Senator Stewart:** Yes.

**Senator Grafstein:** Then the board is who?

**Senator Lynch-Staunton:** Are we going to differentiate between the department and the minister and the political stuff?

**Senator Stewart:** Yes, sure.

**Senator Lynch-Staunton:** You are, but I'm not.

**Senator Stewart:** In this case, it's very important.

**Senator Lynch-Staunton:** We're talking layman's language here, and don't bog me down in unnecessary details.

**Senator Stewart:** No, no, it's not unnecessary, because in one case —

**Senator Lynch-Staunton:** Well, it may not be because you're an academic and I'm practical, and I'd just as soon stick with the practicalities.

**Senator Grafstein:** Senator, how do you get from the public servants the view on the political side? They clearly said to us this afternoon time and time again, "Please, within our knowledge, we'll testify. We won't breach cabinet solidarity, or secrecy. In addition to that, don't ask us to ascribe decisions or motives to ministers, because that's not within our purview."

**Senator Lynch-Staunton:** I haven't.

**Senator Grafstein:** When you asked your question, it's difficult to follow what we're asking about the Treasury Board. Is it the public servants, or is it the political arm of the Treasury Board? There are two parts of it. It's not a distinction without a difference; it's a distinction with a mega difference.

**Senator Lynch-Staunton:** Whatever you call it. All I'm trying to establish, whether you approve or not, is the role of Treasury Board or Treasury Board secretariat, call it what you want, the identity called "Treasury Board", which is in our language called "Treasury Board", which has had a significant role to play in the process which led to the conclusion of the Pearson contracts. And all I'm trying to establish is how close were they at every step. Now, whether it was the secretariat or whether it was the President is irrelevant. It's still Treasury Board.

**Senator Stewart:** But the —

## [Translation]

pas du Conseil du Trésor ou du Secrétariat du Conseil du Trésor. Ce qui importe, c'est que certains fonctionnaires ont pris des décisions, que ce soit... je trouve qu'on coupe les cheveux en quatre, et j'aimerais bien qu'on cesse de m'interrompre avec ce genre de choses. Le Conseil du Trésor, c'est le Conseil du Trésor.

**Le sénateur Kirby:** Messieurs, vous nous avez interrompus tout l'après-midi. C'est indéniable.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que le secrétariat, ce sont seulement les fonctionnaires?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Mais alors, le conseil, c'est qui?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Est-ce que nous allons faire la distinction entre le ministère, le ministre et le personnel politique?

**Le sénateur Stewart:** Oui, bien sûr.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous peut-être, mais pas moi.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas-ci, c'est très important.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous parlons le langage de tout le monde ici, et je ne veux pas me laisser embourber par des détails inutiles.

**Le sénateur Stewart:** Non non, ce n'est pas inutile, parce que dans un cas...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ça ne l'est peut-être pas à vos yeux parce que vous êtes un intellectuel. Moi, je suis un homme pratique et j'aime autant m'en tenir aux détails pratiques.

**Le sénateur Grafstein:** Sénateur, comment obtenez-vous des fonctionnaires l'opinion des politiques? Les témoins nous ont clairement laissé entendre cet après-midi, à maintes reprises, qu'ils allaient témoigner et dire ce qu'ils savaient au meilleur de leurs connaissances, qu'ils n'allaient pas rompre la solidarité ou le secret du Cabinet. En outre, il ne faut pas leur demander d'attribuer des décisions ou des justifications à des ministres, car cela ne relève pas de leur mandat.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Ce n'est pas ce que j'ai fait.

**Le sénateur Grafstein:** D'après votre question, c'était difficile de voir ce que vous cherchiez à savoir au sujet du Conseil du Trésor. S'agit-il des fonctionnaires, ou de la branche politique du Conseil du Trésor? Il y a deux éléments ici. Il ne s'agit pas de faire une distinction sans faire de différence, mais de faire une distinction avec une différence majeure.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Peu importe le terme qu'on utilise. Tout ce que j'essaie d'établir, que vous soyez d'accord ou pas, c'est le rôle du Conseil du Trésor ou du Secrétariat du Conseil du Trésor, appelez-le comme vous voulez, c'est-à-dire l'entité que l'on appelle «Conseil du Trésor», que nous appelons dans notre langage «Conseil du Trésor», et qui, dis-je bien, a eu un rôle important à jouer dans le processus ayant mené à la conclusion des accords de l'aéroport Pearson. Et tout ce que j'essaie de voir, c'est à quel point le Conseil du Trésor a suivi de près chacune des étapes. Donc, peu importe qu'il se soit agi du secrétariat ou du président. Il s'agit toujours du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Stewart:** Mais le...

*[Text]*

**Senator Lynch-Staunton:** I hope this is not going into my time, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We won't penalize you.

**Senator Stewart:** But here is the point —

**The Chairman:** Without cavilling too much, let's just say "staff" or "ministers". Just to get —

**Senator Stewart:** Why not say "board" or "secretariat"?

**Senator Lynch-Staunton:** You say it. I will use my language.

**Senator Stewart:** The trouble is you're prone to confuse.

**Sen. Lynch-Staunton:** You just started confusing it. I was very clear until you came into it.

**Senator Stewart:** You're going to confuse a group of party politicians, on the one hand, ministers —

**Senator Tkachuk:** The government.

**Senator Stewart:** That is another difficult term.

**Senator Tkachuk:** The government. Mr. Stewart, there is the government. There is the Treasury Board. The officials act to the government and advise the government, but it is the government that makes the decision.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Clayton is identified as the Executive Director, Bureau of Real Property Management, Treasury Board, stop. All I'm using are the official designations.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, again, I just beg to differ with my friend. We heard in their preliminary testimony today, unless I misread or misheard what they said, that they, the secretariat, have a statutory function which is separate and distinct from the government in the terms that you're suggesting. What we are trying to do is allocate the thought processes here, the decision-making processes, and they are quite distinct. The public service has a statutory responsibility to do certain things. Then the government has the power to do certain other things. All we are trying to figure out is, when Senator Lynch-Staunton asks a question, who is he referring to? That's all.

**Senator Stewart:** There is nothing sinister. We just want to make sure.

**Senator Jessiman:** Why not ask them.

**Senator Grafstein:** I agree, but —

**Senator Stewart:** Ask them to make the distinction.

**Senator Jessiman:** Tell us, what is the difference, if there is a difference?

**Mr. Cappe:** We'd be pleased to make the distinction in response. I think the Board of Ministers has a statutory responsibility under the Financial Administration Act. The

*[Traduction]*

**Le sénateur Lynch-Staunton:** J'espère, monsieur le président, que cela ne va pas gruger mon temps d'intervention.

**Le président:** Vous ne serez pas pénalisé.

**Le sénateur Stewart:** Mais voici...

**Le président:** Cessons d'ergoter, et parlons simplement de «personnel» ou de «ministres». Pour en revenir...

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi ne pas dire «conseil» ou «secrétariat»?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Dites ce que vous voulez, je vais utiliser mes propres termes.

**Le sénateur Stewart:** Le problème, c'est que vous risquez de semer la confusion.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est ce que vous venez tout juste de faire. Mes propos étaient très clairs jusqu'à ce que vous interveniez.

**Le sénateur Stewart:** Vous allez semer la confusion chez un groupe de politiciens, d'une part, chez les ministres...

**Le sénateur Tkachuk:** Le gouvernement.

**Le sénateur Stewart:** C'est là un autre terme difficile.

**Le sénateur Tkachuk:** Le gouvernement. Sénateur Stewart, il y a le gouvernement, il y a le Conseil du Trésor. Les fonctionnaires travaillent pour le gouvernement et le conseillent, mais c'est le gouvernement qui prend la décision.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** M. Clayton est connu comme étant le directeur exécutif du Bureau des biens immobiliers et du matériel, au Conseil du Trésor, un point c'est tout. Tout ce que j'utilise, ce sont les désignations officielles.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, une fois de plus, je ne suis pas d'accord avec mon ami. Lors de leur première comparution aujourd'hui, à moins que je n'aie mal lu ou mal entendu ce qu'ils ont dit, les témoins ont déclaré que le secrétariat a, de par la loi, des fonctions qui sont distinctes de celles du gouvernement en ce qui a trait à ce que vous laissez entendre. Ce que nous essayons de faire, c'est de distinguer entre les divers processus et responsabilités décisionnels, lesquels sont fort distincts. De par la loi, la fonction publique doit assumer certaines responsabilités. Le gouvernement a ensuite le pouvoir de faire d'autres choses. Tout ce que nous essayons de faire, face à la question du sénateur Lynch-Staunton, c'est de voir à qui il fait allusion. C'est tout.

**Le sénateur Stewart:** Il n'y a rien de sinistre là-dedans. Nous voulons simplement préciser de qui l'on parle.

**Le sénateur Jessiman:** Pourquoi ne pas poser votre question aux intéressés?

**Le sénateur Grafstein:** Je suis d'accord, mais...

**Le sénateur Stewart:** Demandez-leur de faire la distinction.

**Le sénateur Jessiman:** Dites-nous, quelle est la différence, s'il y en a une?

**M. Cappe:** Nous nous ferons un plaisir de faire la distinction pour répondre à votre question. Je crois que le Conseil des ministres a certaines responsabilités qui lui sont imposées aux



## [Texte]

secretariat est créé en vertu de la Loi sur la gestion des finances publiques, mais... nous faisons effectivement une distinction entre le secrétariat et le conseil. Le conseil, c'est le Conseil des ministres, le président est le ministre du Cabinet qui est chargé de présider les réunions du conseil, tandis que le secrétariat est au service du président, d'une part, et du conseil, d'autre part.

**Senator Stewart:** Would it be fair to say ministers do not always take your advice?

**Mr. Cappe:** It would be very fair to say that.

**Senator Jessiman:** Do you meet separately and together at times?

**Mr. Cappe:** We do our job as public servants in our offices and around other offices around town.

**Senator Jessiman:** Do you meet as a secretariat without political people with you?

**Mr. Cappe:** We have meetings among bureaucrats to prepare our materials, and then from time to time the Board meets, and the secretariat would participate with the Board.

**Senator LeBreton:** What is the government department called?

**Mr. Cappe:** The Treasury Board secretariat.

**The Chairman:** Let's get on with this.

**Senator Lynch-Staunton:** I don't know why we got onto this. All I'm going on is the official Government of Canada info source, Sources of Federal Government Information, which describes the Treasury Board as the Treasury Board and a committee of the federal cabinet. That's all I'm talking about. I don't know why we have to bog down on these, just because I have a certain rank I have a certain responsibility. We want to know the Treasury Board's contribution to the execution — not the execution, to the approval of these contracts.

Now, you did say, Mr. Cappe, that there could be times when the advisors chosen by a department may not meet — would not be necessarily the ones that you would have chosen, which is certainly — I mean, we all have different views as to who can give us the best advice. But the advice given by outside experts such as Price Waterhouse and Deloitte and others, those advices were scrutinized by Treasury Board, and were they found to be helpful and constructive and objective and detached from any outside influence?

**Mr. Cappe:** The secretariat reviewed those reports in trying to come to a judgment of whether there were other issues that had not been addressed or whether the Deloitte Touche study, for instance, had addressed the issues, and it's fair to say that the secretariat would have reviewed that. I don't — I couldn't say, I wouldn't say if I knew, but I don't know — whether that information was ever presented to the Board, but I — as I say, I couldn't tell you if it was.

**Senator Lynch-Staunton:** All right.

## [Translation]

termes de la Loi sur la gestion des finances publiques. Le secrétariat est créé, aux termes de la loi, pour servir le conseil, mais... nous faisons effectivement une distinction entre le secrétariat et le conseil. Le conseil, c'est le Conseil des ministres, le président est le ministre du Cabinet qui est chargé de présider les réunions du conseil, tandis que le secrétariat est au service du président, d'une part, et du conseil, d'autre part.

**Le sénateur Stewart:** Serait-il juste de dire que les ministres ne suivent pas toujours vos conseils?

**M. Cappe:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que les fonctionnaires se réunissent entre eux et avec les ministres, parfois?

**M. Cappe:** En tant que fonctionnaires, nous faisons notre travail dans nos bureaux et ailleurs en ville.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que le secrétariat se réunit sans les politiciens?

**M. Cappe:** Nous avons des réunions entre fonctionnaires pour préparer nos documents; le Conseil se réunit à l'occasion, et le Secrétariat participe aux réunions du Conseil.

**Le sénateur LeBreton:** Comment s'appelle le ministère?

**M. Cappe:** Le Secrétariat du Conseil du Trésor.

**Le président:** Bon, assez de digressions!

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne sais pas pourquoi nous nous sommes embarqués là-dedans. Tout ce dont je parle, c'est de la source officielle d'information du gouvernement du Canada dans laquelle on décrit le Conseil du Trésor comme tel et on stipule qu'il s'agit d'un comité du Cabinet fédéral. C'est tout ce dont je parle. Je ne sais pas pourquoi nous devons nous arrêter à ces questions, parce que j'occupe un certain poste, j'ai certaines responsabilités. Nous voulons savoir quelle a été la contribution du Conseil du Trésor à l'exécution... non, pas l'exécution, à l'approbation de ces contrats.

Maintenant, vous avez effectivement dit, monsieur Cappe, que parfois, les conseillers choisis par un ministère ne correspondaient peut-être pas... ce ne sont pas nécessairement ceux que vous auriez choisis... mais voilà, nous avons des opinions différentes quant à savoir qui peut nous donner le meilleur conseil possible. Mais les conseils donnés par des spécialistes de l'extérieur comme les représentants de Price Waterhouse, Deloitte et d'autres, ces conseils, dis-je bien, ont été examinés minutieusement par le Conseil du Trésor. Ont-ils été jugés utiles, constructifs, objectifs et libres de toute influence extérieure?

**M. Cappe:** Le Secrétariat a examiné ces rapports afin de voir si d'autres questions avaient été laissées en plan ou si l'étude de Deloitte & Touche, par exemple, portait sur ces questions. Il est juste de dire que le secrétariat a examiné ces études. Je ne dis pas... je ne pourrais pas dire, je ne le dirais pas si je le savais, mais je ne le sais pas... si cette information a été présentée au Conseil, mais... ce que je dis, c'est que si tel avait été le cas, je ne pourrais pas vous le dire.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Très bien.

[Text]

**Mr. Cappe:** Since I don't know, I can tell you.

**Senator Grafstein:** You're free of restraint.

**Senator Lynch-Staunton:** The conclusion of all this is that I would like to quote to you from document 001360. It's handwritten. The memo is dated September 27, '93, to the president, signed by I. D. Clark, dated September 27, 1993, and TBS Comments. Because we heard TBS, and I will use their language, all afternoon. The conclusion is:

It is unfortunate that any confidential government documents have been leaked.

Because the memo has to do with certain reports in the Ottawa press.

From our point of view, however, we considered it worth noting that:

Transport followed normal government approval procedures on this file, (i.e. Cabinet and Treasury Board), and obtained independent legal and financial assistance in negotiating the terms of the redevelopment project.

That is a conclusion of the Treasury Board secretariat?

**Mr. Cappe:** Yes, it is.

**Senator Lynch-Staunton:** Yes. So can we interpret that as meaning that, despite all the questions and all the not necessarily unanimous views on Pearson development, that, at the end, Treasury Board or TBS is satisfied or was satisfied and is still satisfied that the proper process was followed and that the procedures which were followed were the correct ones?

**Mr. Cappe:** What — I will not agree that one can draw a conclusion about the advice that we would have given to the president in such a memorandum, but I will certainly say that Transport followed normal government approval procedures on this file in respect of cabinet and Treasury Board and obtained independent legal and financial assistance in negotiating the terms of the redevelopment project.

**Senator Lynch-Staunton:** Okay. Now, because Treasury Board played such a significant role all the way through, it must have been approached by a lot of people interested in the contracts. Were any of you or any of your colleagues approached by lobbyists, say, to influence whatever they would like you to be influenced to on or about?

**Mr. Cappe:** Having anticipated this question, Mr. Chairman, up until the weekend, I had one answer which actually changed on reviewing these documents, because I was prepared to say that, indeed, I had never been approached by any lobbyist on this file. As I reviewed the documents, I noticed there was a fax from Capital Hill Group. I recall I have a colleague and friend who works at Capital Hill Group, and I had met with him and I continue to meet with him from time to time every couple of months and chitchat about different things. I recall meeting David Dwyer once where he told me he was acting for Claridge,

[Traduction]

**M. Cappe:** Puisque je ne le sais pas, je ne peux pas vous répondre.

**Le sénateur Grafstein:** Vous êtes libre.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Enfin, pour conclure, j'aimerais vous citer un extrait du document 001360. Il s'agit d'un document manuscrit. La note de service est datée du 27 septembre 1993, adressée au président et signée par I.D. Clark, en date du 27 septembre 1993; on y trouve également les observations du SCT. Nous avons entendu parler du SCT tout l'après-midi, et je vais reprendre ce terme. La conclusion est la suivante:

Il est malheureux que des documents confidentiels du gouvernement aient été divulgués.

Parce que la note de service porte sur certains rapports publiés dans la presse d'Ottawa.

Cependant, nous avons jugé qu'il était bon de signaler ceci:

Transport Canada a suivi le processus normal d'approbation au gouvernement dans ce dossier (c'est-à-dire qu'il s'est adressé au Cabinet et au Conseil du Trésor), et a obtenu une aide juridique et financière indépendante pour négocier les conditions du projet de réaménagement.

Est-ce là une conclusion du Secrétariat du Conseil du Trésor?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Oui. Donc, d'après cela, on peut dire qu'en dépit de toutes les questions et de toutes les opinions qui n'étaient pas nécessairement unanimes sur l'exploitation de l'aéroport Pearson, en bout de ligne, le Conseil du Trésor ou le SCT est convaincu, ou était convaincu, et est toujours convaincu qu'on a suivi la bonne filière et que les procédures qui ont été adoptées étaient les bonnes?

**M. Cappe:** Eh bien... je ne dirai pas qu'on peut tirer une conclusion sur le conseil que nous aurions donné au président dans une telle note de service, mais je peux affirmer que Transport Canada a suivi le processus normal d'approbation dans ce dossier en ce qui concerne le Cabinet et le Conseil du Trésor, et qu'il a obtenu une aide juridique et financière indépendante pour négocier les accords du projet de réaménagement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Maintenant, comme le Conseil du Trésor a joué un rôle important tout au long du processus, il doit avoir été pressenti par beaucoup de gens intéressés par les contrats. Est-ce que l'un de vous ou l'un de vos collègues a déjà été pressenti par des lobbyistes, disons, pour vous influencer sur quoi que ce soit?

**M. Cappe:** Comme je prévoyais qu'on me poserait la question, monsieur le président, jusqu'en fin de semaine, j'avais une réponse qui a changé après que j'ai examiné ces documents, car j'étais disposé à dire qu'effectivement, je n'avais jamais été pressenti par aucun lobbyiste à ce sujet. J'ai examiné les documents et j'ai remarqué qu'il y avait un fax de *Capital Hill Group*. Je me suis souvenu que j'ai un collègue et ami qui travaille pour le *Capital Hill Group*, je l'ai rencontré et je continue de le voir de temps en temps, tous les deux ou trois mois, et nous discutons de choses et d'autres. Je me souviens d'avoir



[Texte]

and he went on to extol the virtues of the Claridge proposal. That was the only contact I had with anyone outside of the government bureaucracy or ministers on this file.

**Mr. Clayton:** In terms of my answer, our office — I happened to miss a meeting — was briefed by Mr. Hession and his part — this would be the 1990 period when he was promoting his proposal, that is, Paxport's proposal. So we got sort of the briefing that he was giving in terms of his proposal and was left with his brochure or his package, and that's the only involvement that I know of for myself or our office related to any proponents.

**Mr. Sid Gershberg, Assistant Secretary, Economic Programs Sector:** I have not been or was not approached by anybody on this file.

**Senator Lynch-Staunton:** Mr. Hession was acting at the time as president of Paxport rather than as a lobbyist; is that correct?

**Mr. Clayton:** He was president of Paxport at the time.

**Senator Lynch-Staunton:** Is it fair to say that none of you was the subject of excessive lobbying, if you were subject to any lobbying at all? Can we draw that conclusion?

**Mr. Cappe:** I would certainly say that — again, I would go back to my factual statement, which was that I had one occasion when someone talked to me.

**Senator Jessiman:** That friend didn't influence you; right?

**Mr. Cappe:** It may be a comment on the efficacy of the lobbying, but I didn't remember it until I read the documents.

**Senator Lynch-Staunton:** We're starting to have questions about their efficacy too.

Are you aware of any of your colleagues at the secretariat who might have complained to you about excessive lobbying?

**Mr. Clayton:** I'm not aware of any.

**Mr. Cappe:** Neither am I.

**Senator Lynch-Staunton:** As I understand it, the Treasury Board itself is made up of six cabinet members. Is that still true, or is that a —

**Mr. Cappe:** That in itself is the cabinet.

**Sen. Lynch-Staunton:** Just a moment now. It exists of six cabinet members as the Treasury Board. This is from that paper here. So is it correct that the Treasury Board is made up of the president and five or six colleagues?

**Mr. Cappe:** It really depends on the government of the day.

**Senator Lynch-Staunton:** At the time — I'm interrupting you. At the time of these discussions, do you recall how many members there were on —

**Mr. Cappe:** At various times, there were three members with a number of alternates. And as I recall, it would have gone up to five or six members.

[Translation]

rencontré M. David Dwyer une fois qui m'a dit travailler pour Claridge; il m'a parlé des grands avantages de la proposition de sa firme. C'est le seul contact que j'ai eu avec quelqu'un de l'extérieur de la fonction publique ou autre qu'un ministre à ce sujet.

**M. Clayton:** Pour ma part, notre bureau (j'ai manqué une réunion) a été informé par M. Hession, notamment... je crois que c'était en 1990 lorsqu'il faisait la promotion de sa proposition, c'est-à-dire celle de Paxport. Donc, il nous a transmis le type d'informations qu'il donnait au sujet de sa proposition, il nous a laissé sa brochure ou son document, et c'est la seule fois, d'après mes souvenirs, que mon bureau ou moi-même avons eu quelque rapport que ce soit avec un des promoteurs.

**M. Sid Gershberg, secrétaire adjoint, Secteur des programmes économiques:** Je n'ai été pressenti par personne dans ce dossier.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** À cette époque, M. Hession était président de Paxport, il n'était pas lobbyiste, n'est-ce pas?

**M. Clayton:** À l'époque, il était président de Paxport.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Est-il juste de dire qu'aucun d'entre vous n'a fait l'objet de démarches excessives de la part des lobbyistes, s'il y en a eu? Pouvons-nous tirer cette conclusion?

**M. Cappe:** Je dirais certainement que... là encore, j'en reviens à ma déclaration factuelle, à savoir qu'à une occasion, quelqu'un m'a parlé de ce sujet.

**Le sénateur Jessiman:** Cet ami ne vous a pas influencé, n'est-ce pas?

**M. Cappe:** Cela indique peut-être dans quelle mesure la démarche en cause a porté fruit, mais je ne m'en souvenais pas avant d'avoir lu les documents.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous commençons à nous poser des questions sur leur efficacité aussi.

Est-ce qu'un de vos collègues au secrétariat vous a fait part de démarches excessives de la part des lobbyistes?

**M. Clayton:** Pas à ma connaissance.

**M. Cappe:** Moi non plus.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'après ce que je comprends, le Conseil du Trésor se compose de six membres du Cabinet. Est-ce que cela tient toujours, ou si...

**M. Cappe:** En soi, c'est le Cabinet.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Un instant. Le Conseil du Trésor est composé de six membres du Cabinet. C'est ce qu'on dit dans le document ici. Alors, est-il juste de dire que le Conseil du Trésor se compose du président et de cinq ou six collègues?

**M. Cappe:** Cela dépend vraiment du gouvernement de l'heure.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** À l'époque... je vous interromps. À l'époque de ces discussions, vous rappelez-vous combien de membres il y avait...

**M. Cappe:** Souvent, il y avait trois membres et un certain nombre de remplaçants. D'après ce dont je me souviens, on est allé jusqu'à cinq ou six membres.



[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** So it varies, then. It's not a static figure.

**Mr. Cappe:** It really depends on who the Prime Minister appoints.

**Senator Lynch-Staunton:** Did any one of them as members of the Board make or try to influence Treasury Board's activities in this file?

**Mr. Cappe:** I would not want to comment on any cabinet deliberations on this file, so I would not answer, but I would say that none of them spoke to me about that.

**Senator Lynch-Staunton:** Okay. Now, I have one last item I would like to cover, Mr. Chairman, and then I'll be through, and that is to go over the chronology of events which led to the famous November 7 release of documents by Prime Minister Campbell.

**Senator LeBreton:** October 7.

**Senator Lynch-Staunton:** October 7, thank you. And what I'm trying to determine is the significance of these events in so far as they bind the Government of Canada, if they do at all.

Now, on the 18th of June — I'm following the chronology as described by the Library of Parliament. On the 18th of June, the government and T1T2 signed a letter of understanding. We have found another document. This is a non-binding letter of understanding. But I don't think we've seen that letter yet, have we? Although we've asked for it. It's in the files. I apologize. I should have consulted first.

That letter of understanding, how do you interpret it? How far are we in the process of coming to a final contract that you can write or exchange a letter of understanding? What in your mind does it mean, that letter of understanding, in this particular case?

**Mr. Cappe:** I really have no knowledge of the status at that point.

**Mr. Clayton:** When you get into that, I think you get into some legal interpretation.

**Senator Lynch-Staunton:** You were not involved in that.

**Mr. Clayton:** I would not —

**Senator Lynch-Staunton:** Treasury Board or TBS was not involved in that. That's strictly between Transport and —

**Mr. Gershberg:** I was aware at the time that there was a non-binding letter. I was aware at the time that there was a non-binding letter, but I really don't know much about the details.

**Senator Grafstein:** What date are we talking about?

**Senator Lynch-Staunton:** The 18th of June.

**Senator Grafstein:** What year?

**Senator Lynch-Staunton:** In 1993.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Donc, cela varie. Ce n'est pas un chiffre fixe.

**M. Cappe:** Cela dépend vraiment des gens que nomme le premier ministre.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Est-ce que l'un ou l'autre des membres du Conseil a essayé d'influencer le Conseil du Trésor dans ce dossier?

**M. Cappe:** Je ne veux pas faire d'observations sur les délibérations du Cabinet à ce sujet, donc je ne vais pas répondre à votre question, mais je dois dire qu'aucun des membres ne m'en a parlé.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Maintenant, une dernière question que j'aimerais aborder, monsieur le président, après quoi j'aurai fini. J'aimerais passer en revue la chronologie des événements qui ont mené à la publication des fameux documents le 7 novembre par la première ministre Campbell.

**Le sénateur LeBreton:** Le 7 octobre.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le 7 octobre, merci. Et ce que j'aimerais voir, c'est l'importance de ces événements, dans la mesure où ils pourraient lier le gouvernement du Canada.

Le 18 juin... je suis ici la chronologie établie par la Bibliothèque du Parlement. Le 18 juin, le gouvernement et T1T2 ont signé une lettre d'entente. Nous avons trouvé un autre document. Ce n'est pas une lettre d'entente exécutoire. Mais je ne crois pas que nous ayons déjà pris connaissance de cette lettre, n'est-ce pas? Même si nous l'avons demandée. Elle est dans les dossiers. Je m'excuse. J'aurais dû me renseigner auparavant.

Cette lettre d'entente, comment l'interprétez-vous? Est-on sur le point de conclure un contrat final si on rédige ou échange une lettre d'entente? À votre avis, qu'est-ce que cela veut dire, cette lettre d'entente, dans ce cas particulier?

**M. Cappe:** Je ne sais vraiment pas à quelle étape était rendu le dossier à ce moment-là.

**M. Clayton:** Répondre à cette question implique une interprétation juridique, je pense.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous n'aviez rien à voir là-dedans.

**M. Clayton:** Je ne dirais pas...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Le Conseil du Trésor ou le SCT n'avait rien à voir là-dedans. Il s'agit strictement d'une affaire entre Transport Canada et...

**M. Gershberg:** J'étais au courant à ce moment-là d'une lettre non exécutoire. Je savais qu'une telle lettre existait, mais j'en connais mal les détails.

**Le sénateur Grafstein:** De quelle date s'agit-il?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Du 18 juin.

**Le sénateur Grafstein:** De quelle année?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** De 1993.

[Texte]

Now, the next event, according to this chronology, is on the 27th of August, 1993, Order in Council authorizes Minister of Transport to enter into a lease and development agreements with TIT2 limited partnership (on basis of Treasury Board approval). What is a Treasury Board approval that this note refers to?

**Mr. Clayton:** I'm now going to go into the ultimate catch-22. Of course I cannot tell you about Treasury Board approvals, but you do have in your package an order in council which mentions a Treasury Board approval. There are many items subject essentially to law — this is under the Federal Real Property Act — in which the Governor in Council must approval on the recommendation of the Treasury Board.

So there is a two-stage approval process: The Treasury Board makes a recommendation, that is, the ministers. So the Treasury Board ministers make a recommendation to a separate body called the Governor in Council. The Governor in Council doesn't have to accept it, but that is — the Governor in Council then makes their decision and an Order in Council is issued which reflects that decision.

And because of the nature of the land deal that was involved with Pearson, an Order in Council approval was required under the Federal Real Property Act.

**Senator Lynch-Staunton:** Once you have, for any project, Treasury Board approval and an Order in Council, which is cabinet approval, can that be considered confirmation of a deal between two parties?

**Mr. Clayton:** I guess I'm going to duck the question in the sense that it seems in terms of — well, there are, I guess, out of my understanding, various legal issues involved. It depends to a great extent the nature of what is being approved. I really — in this one, frankly, that's a legal question. It is certainly not the final approval. But what its status is, I frankly cannot provide a judgment on that.

**Senator Lynch-Staunton:** Well, the argument I want someone to challenge, and last week with Mr. Rowat and Desmarais and Jolliffe you pretty well established, but not confirmed, just established, that the August 27 Order in Council and Treasury Board approval could be considered a binding agreement by the Government of Canada with TIT2. While there were a lot of loose ends, many loose ends to be taken care of, in effect the two parties had shaken hands and had agreed that they were well on their way, so much so that they had a deal.

**Mr. Clayton:** As I said, each deal tends to be somewhat different. And frankly, if you want, it seems to me if you want to get deeper into that, you would have to ask the Department of Justice for other legal interpretations in relation to this particular sequence of events what the status of that is. I really cannot go — sort of provide any comment beyond that.

**Senator Lynch-Staunton:** I can appreciate that. You play your role, and you weren't really there at the finishing line, but I just want to see, and we will ask others.

[Translation]

L'événement suivant, selon la chronologie, s'est passé le 27 août 1993. Il s'agit d'un décret autorisant le ministre des Transports à conclure des accords de location et d'exploitation avec la société en commandite TIT2 (suivant l'approbation du Conseil du Trésor). De quelle approbation est-il question dans cette note?

**M. Clayton:** Il n'y a plus moyen de m'en sortir. Bien sûr, je ne peux rien vous dire au sujet des approbations du Conseil du Trésor, mais il y a dans vos documents un décret portant sur une approbation du Conseil du Trésor. De nombreuses questions sont essentiellement assujetties à la loi (il s'agit ici de la Loi sur les immeubles fédéraux) pour lesquelles le gouverneur en conseil doit donner son approbation sur recommandation du Conseil du Trésor.

Il est donc ici question d'un processus d'approbation en deux étapes: le Conseil du Trésor fait une recommandation, c'est-à-dire les ministres. Donc, les ministres qui composent le Conseil du Trésor font une recommandation à un organisme distinct qui s'appelle le gouverneur en conseil. Le gouverneur en conseil n'est pas tenu de l'accepter, mais... le gouverneur en conseil prend ensuite sa décision après quoi on prend un décret qui tient compte de cette décision.

Et en raison de la nature de l'entente immobilière qui était en cause dans le projet de l'aéroport Pearson, il fallait prendre un décret aux termes de la Loi sur les immeubles fédéraux.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pour un projet, une fois qu'on a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor et le décret, c'est-à-dire l'approbation du Cabinet, est-ce qu'on peut considérer qu'il y a confirmation d'une entente entre les parties?

**M. Clayton:** Je vais tenter d'esquiver la question en disant qu'il semble que... eh bien, je crois, d'après ce que je comprends, qu'il y a diverses questions juridiques en cause. Cela dépend dans une large mesure de la nature de l'entente qui est approuvée. Réellement... dans ce cas-ci, en toute franchise, il s'agit d'une question juridique. Certainement pas de l'approbation finale. Mais quant à savoir ce qui en est, franchement, je ne peux pas donner d'opinion là-dessus.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Eh bien, j'aimerais que quelqu'un me dise... la semaine dernière avec MM. Rowat, Desmarais et Jolliffe, nous avons assez bien établi, sans le confirmer, que le décret du 27 août et l'approbation du Conseil du Trésor pouvaient être considérés comme une entente exécutoire par le gouvernement du Canada conclue avec TIT2. Même s'il restait beaucoup de questions à régler, les deux parties s'étaient en effet serré la main et avaient convenu qu'elles étaient sur la bonne voie, croyant même avoir conclu une entente.

**M. Clayton:** Comme je l'ai dit, chaque entente est en général quelque peu différente des autres. Et en toute franchise, si vous permettez, il semble que si vous voulez creuser la question, vous allez devoir demander au ministère de la Justice de donner d'autres interprétations juridiques de cette série particulière d'événements. Je ne peux pas... vous en dire plus.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je comprends. Vous jouez votre rôle, et vous n'étiez pas là à la ligne d'arrivée, je veux juste voir, nous allons demander aux autres.

[Text]

So if I took it further on in this chronology, I guess I get the same answer. You wouldn't be prepared to analyze the significance of Mrs. Campbell's approval on the 7th of October. You may have a personal opinion, but you don't have an official opinion. So you're not the —

**Mr. Clayton:** Once this process is over, that's a matter that goes on quite separate from the Treasury Board Secretariat and the Treasury Board.

**Senator Lynch-Staunton:** I will certainly not burden you with that.

Well, I'm delighted to hear you were involved in this process. I'm delighted to read the conclusion that Mr. Clark signed off on, and I'm particularly pleased, and I think we should all be, that despite what we have read and what has been repeated, that you were able to carry your whole responsibility through completely without any outside interference other than a casual conversation here and there. This is another indication that many things said about these contracts will, in time, be completely refuted.

**Senator Kirby:** Can I just ask one supplementary in response to Senator Lynch-Staunton? Before supper break, Mr. Cappe, you described the process as "unprecedented". That was your word to me. In response to Senator Lynch-Staunton, you described the process as "normal". How can you have a normal unprecedented process? Which is right?

**Mr. Cappe:** It is a normal unprecedented process. What I have indicated in this memorandum, that Transport followed normal government approval procedures on this file, is that indeed all of the legal obligations that had been set in place were met. So we had Treasury Board approval; we had the Order in Council; we had all of those steps. We met — we stayed within that framework of the RFP as we were consulting with one of the bidders while the other piece was on the table. What we are talking about here is the approval procedures.

What I was talking about earlier in terms of the unprecedented nature of this project was really the project itself. That we had not transferred — it isn't often that we transfer assets of this magnitude and this significance and —

**Senator Kirby:** Under this time pressure too.

**Mr. Cappe:** That's a fair comment. Under this time pressure. Therefore, it was unusual in that respect. That's why we were — I made the comment earlier that we were, if you were, elaborating the process as we went along. And so that it was both the normal government approval procedures on this file were followed, and it was an unusual project.

**Senator Kirby:** Unprecedented process, I guess. Mr. Chairman, I'll stop.

[Traduction]

Donc, si j'avance encore plus loin dans cette chronologie, j'imagine que j'obtiendrai la même réponse. Vous ne seriez pas disposés à analyser la portée de l'approbation donnée par Mme Campbell le 7 octobre. Vous avez peut-être une opinion personnelle, mais pas d'opinion officielle. Donc, vous n'êtes pas..

**M. Clayton:** Une fois ce processus terminé, cela ne relève plus du tout du Secrétariat du Conseil du Trésor et du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne vais certainement pas vous accabler avec cela.

Je suis content de vous entendre dire que vous avez participé à ce processus. Je suis content de lire la conclusion que M. Clark a signée, et je suis particulièrement heureux, et je pense que nous devrions tous l'être, de constater qu'en dépit de ce qu'on a lu et de ce qu'on a répété, vous avez été en mesure d'assumer votre entière responsabilité sans interférence de l'extérieur autre qu'une conversation banale à droite et à gauche. C'est là une autre indication que nombre des choses qui ont été dites au sujet de ces contrats vont, avec le temps, être réfutées.

**Le sénateur Kirby:** Pourrais-je poser seulement une question supplémentaire en réponse au sénateur Lynch-Staunton? Avant la pause du souper, monsieur Cappe, vous avez dit que le processus était «sans précédent». C'est ce que vous m'avez dit. En réponse à la question du sénateur Lynch-Staunton, vous avez décrit le processus comme étant «normal». Comment un processus peut-il être normal et sans précédent? Qu'en est-il exactement?

**M. Cappe:** Il s'agit d'un processus normal et sans précédent. Ce que j'ai dit dans cette note, à savoir que Transport Canada a suivi la procédure normale d'approbation dans ce dossier, c'est qu'en fait, toutes les obligations juridiques qui avaient été établies avaient été respectées. Donc, nous avons l'approbation du Conseil du Trésor, le décret avait été pris, toutes les étapes avaient été suivies. Nous avons respecté... nous avons respecté les règles régissant les demandes de propositions au moment où nous avons consulté l'un des soumissionnaires pendant que l'autre document était à l'étude. Ce dont il est question ici, c'est des procédures d'approbation.

Ce que j'ai décrit tout à l'heure comme sans précédent, au sujet de ce projet, c'est en vérité le projet lui-même. Nous n'avions pas transféré... il n'arrive pas souvent que l'on transfère des actifs de cette importance et..

**Le sénateur Kirby:** En tenant compte également de la contrainte de temps.

**M. Cappe:** C'est juste. Nous étions pressés par le temps. Donc, à cet égard, c'était un projet inhabituel. C'est la raison pour laquelle nous... j'ai dit tout à l'heure que nous élaborions, si vous voulez, le processus en cours de route. Et que dans ce dossier, nous avons suivi les procédures normales pour ce qui est des approbations gouvernementales, bien qu'il se soit agi d'un projet inhabituel.

**Le sénateur Kirby:** D'un processus sans précédent, je pense. Monsieur le président, je vais m'arrêter ici.



## [Texte]

**Senator Lynch-Staunton:** Wait a minute. I'm not through now. Unprecedented process. Don't let it hang there. It's good that we do have unprecedented things happening in this country, breaking new ground. Now —

**Senator Kirby:** Depends really. Breaking some ground is a good thing; breaking other ground is not.

**Senator Lynch-Staunton:** That's a question of judgment. What we are trying to find out here is whether the appropriate procedures were followed.

**Senator Kirby:** Nobody argued it didn't break ground.

**Senator Lynch-Staunton:** You brought it up.

**Senator Kirby:** Nobody argued that.

**Senator Lynch-Staunton:** This government is continuing with it. I don't know what your argument is.

Were you involved in the T3 negotiations? Talking about new ground, that was newer ground than T1 and T2.

**Mr. Cappe:** Once again, without revealing cabinet confidences, the T3 project did go to the ministers of the Treasury Board, and so the Treasury Board Secretariat had been following that process as well, and obviously it preceded this.

**Senator LeBreton:** It was unprecedented as well.

**Senator Lynch-Staunton:** That was unprecedented and somehow didn't cause the same flurry that this one does.

**Mr. Cappe:** There are elements of these unusual projects that I believe Mr. Clayton had testified to in July where there were unique financing arrangements. I think at some point the Tokyo embassy and the CBC headquarters buildings and others were mentioned. So that there are elements of each of these projects which were unusual.

I was referring to the issue of Pearson airport in particular, where we were simultaneously dealing with — just coming off the T3 case, dealing with T1 and T2, dealing with the runways, and still out there forming was the LAA. In that sense, that was an unprecedented project, because it was quite complex, and indeed, the words we used were messy, extremely messy, in fact. So there was an element of that that made this an unprecedented project. We did Vancouver LAA as a single negotiated arrangement, and that was also a large project, but it was done in a more straightforward and simple manner.

**Senator Lynch-Staunton:** Whether it was the Vancouver LAA, unprecedented, or Montreal and Mirabel, or T3, or T1T2, or the CBC or Bell here in Ottawa, was there any difference? Was there any unusual outside influence exerted in any one or all of those deals?

**Mr. Cappe:** Well, I will only comment on the particulars of the case we are dealing with. I am not aware of any.

## [Translation]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Attendez une minute. Je n'ai pas fini. Un processus sans précédent. Il ne faut pas en rester là. C'est bon que des événements sans précédent se produisent au Canada, qui font avancer les choses. Maintenant...

**Le sénateur Kirby:** Cela dépend. Il peut être souhaitable de faire avancer certaines choses, mais pas d'autres.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est là une question d'opinion. Ce que nous essayons de voir ici, c'est si les processus appropriés ont été respectés.

**Le sénateur Kirby:** Personne n'a dit qu'on n'innovait pas.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est vous qui en avez parlé.

**Le sénateur Kirby:** Personne n'a dit cela.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est ce que continue de faire le gouvernement. Je ne sais pas quel est votre raisonnement.

Est-ce que vous avez participé aux négociations concernant l'aérogare 3? En fait d'innovation, c'était encore plus nouveau que pour les aérogares 1 et 2.

**M. Cappe:** Une fois de plus, sans révéler de secrets du Cabinet, le projet de l'aérogare 3 a effectivement été soumis aux ministres du Conseil du Trésor; le Secrétariat du Conseil du Trésor a donc suivi ce processus également, et les activités du Conseil du Trésor ont manifestement précédé celle-ci.

**Le sénateur LeBreton:** Cela aussi, c'était sans précédent.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Certainement, et en quelque sorte, cela n'a pas causé la même polémique que ce projet-ci.

**M. Cappe:** Je crois que M. Clayton a témoigné au sujet de certains éléments de ces projets inhabituels en juillet, où il était question de mécanismes de financement particuliers. Je pense qu'à un moment donné, il a été question de l'ambassade de Tokyo, du siège social de la SRC et d'autres immeubles. Donc, chacun de ces projets renferme des éléments qui étaient inhabituels.

J'ai parlé de l'aéroport Pearson en particulier, où il était question simultanément... laissons de côté le projet de l'aérogare 3, parlons plutôt de la création des aérogares 1 et 2, de la construction des pistes d'atterrissage, ainsi que de l'élaboration de l'AAL. En ce sens, c'était un projet sans précédent, parce qu'il était très complexe; certes, en fait, les termes que nous avons employés étaient «complicqués», «extrêmement complicqués». Donc, c'est en partie pour cela qu'il s'agissait d'un projet sans précédent. Nous avons négocié une entente séparée pour le projet d'AAL de Vancouver, qui était aussi un projet important, mais les choses ont été faites plus directement et plus simplement.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Qu'il s'agisse du projet d'AAL de Vancouver, qui était sans précédent, de Montréal et de Mirabel, de l'aérogare 3, ou des aérogares 1 et 2, du siège social de la SRC ou de Bell ici à Ottawa, est-ce qu'il y avait une différence? Est-ce que dans l'une ou l'autre de ces ententes, quelqu'un de l'extérieur a exercé une influence inhabituelle?

**M. Cappe:** Je vais m'en tenir uniquement aux détails de la cause que nous étudions. Aucune influence n'a été exercée, à ce que je sache.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** All right. Maybe we should have an inquiry into some of the others. We are not.

We can argue about the policy, whether it should be LAA or the management of public assets should remain with the government, whether private enterprise. We can argue about the policy. What we are trying here to establish is once the policy is decided, as controversial as it may be, that at least the procedures and process which were adopted and followed conform to normal behaviour, and that there was hopefully, and this is what we are trying to establish, no undue excessive lobbying, that there were no ministerial aides knocking on key doors, that there were, et cetera, et cetera, which is what we have heard all along.

So far, you are confirming that from your point of view, your vantage point of view, everything leading to the conclusion of these contracts, whether we agree with them or not, was done in a proper and honest fashion.

**Mr. Cappe:** Well, the original question was, and I will repeat my answer, that Transport followed normal government approval procedures on this file, yes.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Stewart:** Point of clarification. Before the RFP went forth, had the Secretariat of the Treasury Board considered alternative methods of dealing with the terminals, such as establishing a local airport authority for Pearson?

**Mr. Cappe:** Yes, quite, indeed, and in the documentary record, we have a number of cases where we had indicated that it would be simpler and more straightforward, and indeed we had a preference for a local airport authority.

**Senator Stewart:** So the decision to go with the RFP route, which resulted in the two proposals, neither of which independently was viable — perhaps that's too strong a word. Flawed, I guess is the word that was used earlier —

**Senator Tkachuk:** Wrong. W-R-O-N-G, wrong.

**Senator Stewart:** Non-compliance means they are both out of the court. They just don't qualify.

**Senator Tkachuk:** They didn't say that.

**Senator Stewart:** I used the word "flawed" because it was used earlier today and because it wasn't as fatal to the proposals as non-compliance.

**Senator Tkachuk:** The government was concerned in the proposal and made that clear.

**Senator Stewart:** We understand that you don't like that word, so I will go back.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'accord. Peut-être devrions-nous faire enquête sur certaines des autres ententes, mais ce n'est pas le cas.

On peut remettre la politique en question, devrait-on établir l'AAL, la gestion des biens publics devrait-elle rester entre les mains du gouvernement ou être confiée à l'entreprise privée? On peut discuter de la politique. Or, ce que nous essayons d'établir ici, c'est qu'une fois que la politique a été décidée, aussi controversée soit-elle, les procédures et le processus qui ont été adoptés et respectés étaient conformes à la normale; on veut savoir également, et espérons que ce n'est pas le cas, si des lobbyistes ont exercé une influence indue, si des adjoints ministériels sont venus frapper aux portes de personnages clés, et cetera, et cetera. Nous voulons savoir si toutes ces choses dont nous avons entendu parler sont vraies ou pas.

Jusqu'à maintenant, vous confirmez que de votre point de vue, qui est privilégié, toutes les étapes qui ont mené à la conclusion de ces contrats, que nous soyons d'accord ou pas avec la teneur de ces ententes, ont été respectées de façon adéquate et honnête.

**M. Cappe:** La question initiale était (et je vais répéter ma réponse) Transport Canada a suivi les procédures normales d'approbation dans ce dossier, oui.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais éclaircir une chose. Avant que l'on procède à la demande de propositions, est-ce que le Secrétaire du Conseil du Trésor avait envisagé d'autres façons de procéder au réaménagement des aéroports, comme la création d'une administration aéroportuaire locale pour l'aéroport Pearson?

**M. Cappe:** Oui, et dans la documentation, vous remarquerez qu'à quelques reprises, nous avons indiqué qu'il serait plus simple et plus facile de créer une administration aéroportuaire locale, c'était là notre préférence.

**Le sénateur Stewart:** Donc, la décision de procéder à une demande de propositions, qui a abouti à l'obtention des deux propositions, ni l'une ni l'autre n'étant viable indépendamment... peut-être que le mot est trop fort. Elles comportaient des lacunes, je pense que c'est l'expression qu'on a utilisée tout à l'heure...

**Le sénateur Tkachuk:** C'est faux. F-A-U-X, faux.

**Le sénateur Stewart:** Non-respect, cela veut dire que les deux projets sont écartés d'office. Ils ne satisfont tout simplement pas aux conditions exigées.

**Le sénateur Tkachuk:** Ils n'ont pas dit cela.

**Le sénateur Stewart:** J'ai utilisé l'expression «comportait des lacunes» parce que c'est l'expression que l'on a utilisée aujourd'hui et parce que ce n'était pas aussi dur que l'expression «non-respect».

**Le sénateur Tkachuk:** Le gouvernement était préoccupé par cette proposition, il l'a dit clairement.

**Le sénateur Stewart:** Nous comprenons que vous n'aimez pas l'expression, je vais revenir en arrière.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** I'm just trying to find it in testimony. You're making it up. That's fine. Go ahead and say what you want. I can argue with you if you're going to have public debate on the issue.

**Senator Stewart:** The problem is that I can't finish a sentence before you get in a paragraph.

**Senator Tkachuk:** No. Finish the paragraph, and then you can ask the sentence.

**Senator Stewart:** Then I can ask the sentence?

**Senator Tkachuk:** Ask the question.

**Senator Stewart:** I will finish the paragraph.

**Senator Tkachuk:** Please.

**Senator Stewart:** The government decided, contrary to the advice of the secretariat, to go with the RFP; is that correct? Is that too strong?

**Mr. Cappe:** Two points I would make: The first is, in answering your earlier question, I realize now that you were talking about the period pre-RFP.

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Cappe:** I should indicate that our documentary evidence that I referred to was actually post-RFP. I should just clarify that.

The second thing is —

**Senator Stewart:** All right. Would you refresh my memory as to what you said which now applies post-RFP?

**Mr. Cappe:** That we certainly had a preference —

**Senator Stewart:** For the LAA?

**Mr. Cappe:** — for the LAA, and I believe it was in March when we were talking about that.

**Senator Stewart:** Yes. Prior to the time that the government decided to go with the RFP route, did the secretariat give any advice?

**Mr. Cappe:** Again, we are in this funny position where we won't tell you what our advice was. Whether indeed we thought there were better ways for the government to deal with this is a difficult issue to come to grips with and would be speculative, because I don't think I have anything in my records to indicate what it was. I don't recall, quite frankly. I don't. Unless my colleagues do.

**Mr. Clayton:** I guess, to go back, as part of the preliminary project approval process, on your normal process, that those issues would have come up, and the secretariat probably would have provided advice, but, as noted, we have difficulty explaining what that advice would be.

**Senator Stewart:** I'm sorry, you would have difficulty?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** J'essaie juste de la retrouver dans les témoignages. Vous inventez de toutes pièces. C'est parfait. Allez-y et dites ce que vous voulez. Je pourrai discuter avec vous si vous tenez un débat public sur la question.

**Le sénateur Stewart:** Le problème, c'est que je ne peux pas finir une phrase avant que vous ayez débité tout un paragraphe.

**Le sénateur Tkachuk:** Non. Finissez votre paragraphe, après quoi vous pourrez poser votre phrase.

**Le sénateur Stewart:** Après quoi je peux poser la phrase?

**Le sénateur Tkachuk:** Poser la question.

**Le sénateur Stewart:** Je vais finir le paragraphe.

**Le sénateur Tkachuk:** Allez-y.

**Le sénateur Stewart:** Contrairement à l'avis du secrétariat, le gouvernement a décidé de demander des propositions, n'est-ce pas? Est-ce trop fort?

**M. Cappe:** J'aimerais préciser deux choses. Premièrement, pour répondre à votre question de tout à l'heure, je me rends compte maintenant que vous parliez de la période précédant la demande de propositions.

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Cappe:** Je dois vous dire que les preuves documentaires dont j'ai parlé faisaient référence à la période suivant la demande de propositions. Je dois le préciser.

Deuxièmement...

**Le sénateur Stewart:** D'accord. Pourriez-vous me rafraîchir la mémoire quant à ce que vous avez dit qui s'applique maintenant à la période suivant la demande de propositions?

**M. Cappe:** Que nous avions certainement une préférence...

**Le sénateur Stewart:** Pour l'administration aéroportuaire locale (AAL)?

**M. Cappe:** ...pour l'AAL, et je crois que c'est en mars que nous en avons parlé.

**Le sénateur Stewart:** D'accord. Avant que le gouvernement ne décide de demander des propositions, est-ce que le secrétariat a donné quelque avis?

**M. Cappe:** Là encore, nous nous trouvons dans la situation délicate où nous n'allons pas révéler la nature de nos avis. Il n'est pas facile de déterminer si nous croyions que le gouvernement disposait de meilleurs moyens pour régler cette question difficile, cela serait de la spéculation, car je crois qu'il n'y a rien dans mes dossiers à cet effet. Je ne m'en souviens pas, bien franchement. Vraiment pas. À moins que mes collègues ne s'en souviennent.

**M. Clayton:** Je pense, pour revenir à votre question du processus normal, que dans le cadre du processus d'approbation préliminaire du projet, ces questions ont dû être discutées et que le secrétariat a probablement donné des conseils, mais, comme on l'a fait remarquer, il nous est difficile d'expliquer la nature de ces conseils.

**Le sénateur Stewart:** Je suis désolé. Cela vous serait difficile?



[Text]

**Mr. Clayton:** That would be in effect our advice to Treasury Board, to a cabinet committee, that you would be talking about.

**Senator Stewart:** Okay.

**Senator Grafstein:** Sorry, I didn't quite follow that answer.

**Mr. Cappe:** Advice to ministers is exempt under the Access to Information Act, so that —

**Mr. Clayton:** What I was trying to say is I talked about —

**Senator Stewart:** Just a minute. How does the Access to Information Act bear upon the work of this committee?

**Mr. Cappe:** It need not. You're quite right. I apologize for that.

**Senator Stewart:** Okay.

**Senator Grafstein:** I didn't understand the response that the previous witness gave.

**Mr. Clayton:** I explained earlier, as part of the normal process, there is a thing called preliminary project approval, which normally Treasury Board would provide before an RFP would go out. As part of the preliminary project approval, options analysis would be done about the various options and the secretariat would be providing advice under a normal process to ministers related to options.

**Senator Grafstein:** Just to take the point, it's possible before the proposal stage that the Treasury Board would have provided options as well as dealing with the RFP, the proposal process itself. Is that —

**Mr. Clayton:** It is possible that the secretariat would have provided advice to Treasury Board ministers about those options.

**Senator Grafstein:** There is a difference, material difference.

**Senator Stewart:** There is also the possibility, consistent with what we heard earlier, that the Board turned down the advice of the secretariat?

**Senator Tkachuk:** In this particular case?

**Senator Stewart:** I say there is a possibility that the Board turned down the advice.

**Senator Grafstein:** The alternatives.

**Mr. Clayton:** That's always a possibility.

**Senator Stewart:** Thank you.

**Senator Tkachuk:** It is a bit confusing from time to time about what's the advice to the minister and what's interoffice memos, and what's the Secretariat and the Treasury Board, but when there was a transition, there was a new government in after the election of Ms Campbell to the leadership of the Conservative Party. You would have treated that in the Treasury Board as a new government, a transition?

**Mr. Cappe:** Yes, there would have been a new government.

[Traduction]

**M. Clayton:** Il s'agirait en fait de révéler l'avis donné au Conseil du Trésor, un comité du Cabinet, c'est de cela qu'il serait question.

**Le sénateur Stewart:** Très bien.

**Le sénateur Grafstein:** Désolé, je ne vous ai pas vraiment suivi.

**M. Cappe:** Les conseils donnés aux ministres ne sont pas assujettis à la Loi sur l'accès à l'information, de sorte que...

**M. Clayton:** Ce que j'ai voulu dire, c'est que j'ai parlé de...

**Le sénateur Stewart:** Une minute. Quel est l'impact de la Loi sur l'accès à l'information sur le travail de notre comité?

**M. Cappe:** Aucun. Vous avez tout à fait raison. Je m'en excuse.

**Le sénateur Stewart:** Très bien.

**Le sénateur Grafstein:** Je n'ai pas compris la réponse qu'a donnée le témoin précédent.

**M. Clayton:** J'ai expliqué tout à l'heure que dans le cours normal des choses, il y a ce qu'on appelle l'approbation préliminaire du projet, procédure que suit normalement le Conseil du Trésor avant de demander des propositions. Dans le cadre de cette approbation préliminaire, on analyse les diverses options qui sont présentées et le secrétariat donne son avis aux ministres sur ces options.

**Le sénateur Grafstein:** Soit dit en passant, il est possible, avant l'étape de la demande de propositions, que le Conseil du Trésor ait proposé des options tout en demandant des propositions. Est-ce que...

**M. Clayton:** Il est possible que le secrétariat ait donné son avis aux ministres du Conseil du Trésor au sujet de ces options.

**Le sénateur Grafstein:** Il y a là une différence, une différence considérable.

**Le sénateur Stewart:** Il est également possible, pour reprendre ce que nous avons entendu plus tôt, que le Conseil ait refusé l'avis du Secrétariat?

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas en particulier?

**Le sénateur Stewart:** Je dis qu'il est possible que le conseil ait refusé l'avis.

**Le sénateur Grafstein:** Les solutions de rechange.

**M. Clayton:** C'est toujours une possibilité.

**Le sénateur Stewart:** Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Il est parfois difficile de démêler ce qui constitue l'avis donné au ministre, les notes de service entre bureaux, ce que sont le Secrétariat et le Conseil du Trésor, mais il y a eu une période de transition, il y a eu un nouveau gouvernement après l'élection de Mme Campbell au congrès de direction du Parti conservateur. Au Conseil du Trésor, considériez-vous qu'il s'agissait d'un nouveau gouvernement, d'une période de transition?

**M. Cappe:** Oui, il s'agissait d'un nouveau gouvernement.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Your new minister was Mr. Edwards?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** The new president of the Treasury Board. Mr. Edwards was not a previous minister of the government.

**Mr. Cappe:** That's right.

**Senator Tkachuk:** So not only was he a new minister of the Treasury Board, he was a new minister.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Would you have provided advice to him in the transition of the government, as you would in any transition of a government?

**Mr. Cappe:** We would have prepared transition books that would help a new minister deal with the issues that that minister would have to face.

**Senator Tkachuk:** What kind of a preparation would you have? Like, what sort of steps would you take in your department to get that process going and get that process completed?

**Mr. Cappe:** We would have put together a number of binders which would include one or two-page summaries of the major issues that the President of the Treasury Board would have to deal with in the — to govern.

**Senator Tkachuk:** I would say this would be an important issue that you may have or you may have briefed the minister on.

**Mr. Cappe:** Well —

**Senator Tkachuk:** No particular secrecy here. Did you brief the minister on this?

**Mr. Cappe:** We would have — I would make the point, senator, that we would have prepared a binder with a number of one or two pages, and then as the minister settled in, we would provide him with further briefings on issues as they developed. So it's hard for me to recall whether indeed this was in that first round of issues or not. I just don't know.

**Senator Tkachuk:** Well —

**Mr. Cappe:** As you point out, we were briefing a new president, a new minister who had no government experience, and so that binder would have talked about — and I recall parts of it — the role of the Treasury Board, much as my opening remarks talked about the role of the Treasury Board. So that it would — it may have been premature to have put this issue in. I can't put myself back to June 23 to recall whether indeed I had that in or not.

**Senator Tkachuk:** Within a short period of time, that briefing would have taken place, I would have thought.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** When would you have started this process?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Votre nouveau ministre était M. Edwards?

**M. Cappe:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Le nouveau président du Conseil du Trésor. M. Edwards n'avait jamais été ministre auparavant.

**M. Cappe:** C'est exact.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, non seulement il était le nouveau ministre du Conseil du Trésor, mais il n'avait jamais été ministre.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Lui auriez-vous donné des conseils au cours de cette période de transition, comme vous le faites normalement lorsqu'il y a un changement de gouvernement?

**M. Cappe:** Nous aurions préparé des documents de transition pour aider le nouveau ministre à aborder les questions qu'il allait devoir régler.

**Le sénateur Tkachuk:** De quel genre de préparation se serait-il agi? Quelles sont les étapes que vous suivriez dans votre ministère pour surveiller ce processus du début à la fin?

**M. Cappe:** Nous aurions monté un certain nombre de reliures renfermant des résumés d'une ou deux pages des grandes questions que le président du Conseil du Trésor doit aborder... pour gouverner.

**Le sénateur Tkachuk:** À mon avis, la présente question est une question importante sur laquelle vous avez peut-être informé le ministre.

**M. Cappe:** Eh bien...

**Le sénateur Tkachuk:** Il n'est pas question ici de secret particulier. Est-ce que vous avez informé le ministre à ce sujet?

**M. Cappe:** Nous... je tiens à dire, sénateur, que nous aurions rassemblé de la documentation renfermant un certain nombre de résumés d'une ou deux pages, et ensuite, lorsque le ministre se serait familiarisé davantage avec les dossiers, nous lui aurions donné d'autres renseignements sur les questions au fur et à mesure qu'elles se seraient présentées. Il m'est donc difficile de me souvenir s'il s'agissait en fait de la première série de questions ou non. Je ne sais tout simplement pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien...

**M. Cappe:** Comme vous le faites remarquer, nous informions un nouveau président, un nouveau ministre qui n'avait aucune expérience du gouvernement, donc la reliure aurait porté (et je me souviens de certains de ses volets) sur le rôle du Conseil du Trésor, comme j'en ai parlé dans ma déclaration préliminaire. Donc, il aurait peut-être été prématuré d'y insérer cette question. Je ne peux pas me souvenir si, le 23 juin, cette question figurait ou non dans la reliure.

**Le sénateur Tkachuk:** Je suppose que cette séance d'information aurait dû avoir lieu dans un bref délai.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand auriez-vous entamé ce processus?

[Text]

**Mr. Cappe:** My recollection is that the swearing in was the 23rd of June.

**Senator LeBreton:** The 25th.

**Mr. Cappe:** The 25th.

**Senator Tkachuk:** When did you start preparing for it?

**Mr. Cappe:** We would have been preparing as we saw the prospect of the change of government.

**Senator Tkachuk:** So in —

**Mr. Cappe:** Couple of weeks to a month.

**Senator Tkachuk:** When the leadership was taking place, or at the time of the leadership convention, or when the former Prime Minister resigned?

**Mr. Cappe:** Well, you don't have to be prescient in those days to see that there was going to be a change of government. So we began the preparations of our briefing material over the course of a period of a number of weeks. Three, four, five six weeks, I don't recall.

**Senator Tkachuk:** You say that as a secretariat, you preferred the local airport authority option. You would, of course, have made these views known to the new minister?

**Mr. Cappe:** Well, I want to make a distinction between where we were in the transition to the new government from the — and where we were at that point in time. But indeed, since my written record reminds me, the answer is yes.

Now, I want to be careful here, because I will not divulge advice to ministers. So it's not our advice that that should go. But we did indicate that there should be a local airport authority. We did, however, indicate to the president of the Treasury Board after the swearing in of the Campbell government that the secretariat had a preference for a local airport authority. That doesn't mean that our advice was that they should at that point do that necessarily.

**Senator Tkachuk:** Right. Was there a local airport authority at this time in Toronto?

**Mr. Cappe:** Well, we know that there was a group forming.

**Senator Tkachuk:** But it has not been formed. Still not formed.

**Mr. Cappe:** That's right.

**Senator Tkachuk:** Now, you then had the meeting in August where Treasury Board — let me just go back a little bit. You have a new government. You have hundreds of decisions taking place in this time period between the time of the new minister and the August 27th meeting. Thousands, hundreds? Help me here.

**Mr. Cappe:** Well —

[Traduction]

**M. Cappe:** Je me souviens que l'assermentation s'est faite le 23 juin.

**Le sénateur LeBreton:** Le 25.

**M. Cappe:** Le 25 juin.

**Le sénateur Tkachuk:** Quand avez-vous commencé à vous y préparer?

**M. Cappe:** Nous avons commencé à nous préparer lorsque nous avons entrevu la possibilité d'un changement de gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc...

**M. Cappe:** Deux semaines à un mois avant.

**Le sénateur Tkachuk:** Durant la course à la direction, au moment du congrès, ou lorsque l'ancien premier ministre a démissionné?

**M. Cappe:** Eh bien, pas besoin d'être prescient à ce moment-là pour voir qu'il y aurait changement de gouvernement. Donc, nous avons préparé notre document d'information pendant quelques semaines. Trois, quatre, cinq ou six semaines, je ne m'en souviens pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous dites que le secrétariat préférerait l'option de l'administration aéroportuaire locale. Bien sûr, vous en avez parlé au nouveau ministre?

**M. Cappe:** Je tiens à faire une distinction entre la situation qui régnait au moment de la transition en vue du nouveau gouvernement et la situation qui régnait à ce moment-là. Mais en fait, puisque mes documents écrits me le rappellent, la réponse est oui.

Attention, je veux être prudent ici, car je ne divulguerais pas les conseils donnés aux ministres. Nous n'avons donc pas conseillé une telle option. Mais nous avons effectivement dit qu'il devrait y avoir une administration aéroportuaire locale. Cependant, nous avons signalé au président du Conseil du Trésor après l'assermentation du gouvernement Campbell que le secrétariat avait une préférence pour une administration aéroportuaire locale. Cela ne veut pas dire que nous estimions que c'était la décision qui devait être prise à ce moment-là nécessairement.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Est-ce qu'il y avait une administration aéroportuaire locale à ce moment-là à Toronto?

**M. Cappe:** Nous savons qu'un groupe était en train de se former à cet effet.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais il n'est pas encore formé, pas encore?

**M. Cappe:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Ensuite, vous avez tenu une réunion en août où le Conseil du Trésor... permettez-moi de revenir un petit peu en arrière. Il y a un nouveau gouvernement. Il y a des centaines de décisions qui se prennent entre la période d'assermentation du nouveau ministre et la réunion du 27 août. Des centaines, des milliers? Aidez-moi un peu.

**M. Cappe:** Eh bien...



[Texte]

**Senator Tkachuk:** Documents would roll into the secretariat, through the secretariat, from all of the departments into Treasury Board for them to consider.

**Mr. Cappe:** I'm not going to disclose the cabinet confidence of how many decisions were taken or what they were, but I can say that —

**Senator Tkachuk:** I'm not asking you what they were. I'm saying, I'm asking you, would there be lots? Would you have divided ones that are sort of mundane and regulatory and usual and important?

**Mr. Cappe:** Sure.

**Senator Tkachuk:** I would say the Terminal 1 Terminal 2 phase would have been on the sort of important pile.

**Mr. Cappe:** That's a fair statement, yes.

**Senator Tkachuk:** There would be lots of them?

**Mr. Cappe:** There would be many important files. That was one of them.

**Senator Tkachuk:** You mentioned that at the Treasury Board meetings, the officials are there, the ministers are there, the proponent is there.

**Mr. Cappe:** No, I did not say that.

**Senator Tkachuk:** The proponent is not there. Not necessarily, but could be there.

**Mr. Cappe:** Very seldom.

**Senator Tkachuk:** Very seldom. So it's a discussion between yourselves and the ministers. Your advice is given; the ministers discuss it. At some time, a decision is made. Now, on the 27th, then, was that an *in camera* meeting?

**Mr. Cappe:** All the meetings of the Treasury Board are *in camera*. I don't know what reference to which Treasury Board meeting.

**Senator Tkachuk:** Would you be excluded?

**Mr. Cappe:** Sorry. Which meeting are you referring to?

**Senator Tkachuk:** The one that approved the T1T2 contract.

**Mr. Cappe:** You're referring to the Order in Council now?

**Senator Tkachuk:** I'm referring to the Treasury Board minute, the Treasury Board meeting that resulted in the Order in Council. Would you not have been there?

**Mr. Cappe:** We are getting into this delicate area of what happened inside the cabinet room. I really would rather not —

**Senator Tkachuk:** You were there, though.

**Mr. Cappe:** — comment.

**Senator Tkachuk:** You were there.

**Mr. Cappe:** I'm not going to comment.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Les documents devaient affluer au secrétariat, tous les ministères demandaient qu'on examine leurs dossiers.

**M. Cappe:** Je ne vais pas divulguer de secrets du Cabinet sur la façon dont les nombreuses décisions ont été prises, sur la nature de ces décisions, mais je peux dire que...

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne vous demande pas de divulguer la nature des décisions. Ce je vous demande, c'est s'il y en avait beaucoup? Est-ce que vous les avez classées par catégories: courantes, réglementaires, habituelles et importantes?

**M. Cappe:** Certainement.

**Le sénateur Tkachuk:** Je dirais que la décision concernant les aérogares 1 et 2 devait être classée dans la catégorie des décisions importantes.

**M. Cappe:** C'est assez juste, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Il y en avait beaucoup?

**M. Cappe:** Il y avait beaucoup de dossiers importants. C'était un de ceux-là.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez dit qu'aux réunions du Conseil du Trésor, les fonctionnaires, les ministres de même que les promoteurs des projets sont présents.

**M. Cappe:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

**Le sénateur Tkachuk:** Le promoteur n'est pas là. Pas nécessairement, mais il pourrait y être?

**M. Cappe:** Très rarement.

**Le sénateur Tkachuk:** Très rarement. Donc la discussion se fait entre vous-mêmes et les ministres. Vous donnez votre avis, les ministres le discutent. À un moment donné, on prend une décision. Alors, le 27, s'agissait-il d'une réunion à huis clos?

**M. Cappe:** Toutes les réunions du Conseil du Trésor se tiennent à huis clos. Je ne sais pas de quelle réunion du Conseil du Trésor vous parlez.

**Le sénateur Tkachuk:** En étiez-vous exclus?

**M. Cappe:** Désolé. De quelle réunion parlez-vous?

**Le sénateur Tkachuk:** De celle au cours de laquelle on a approuvé le contrat des aérogares 1 et 2.

**M. Cappe:** Vous parlez du décret maintenant?

**Le sénateur Tkachuk:** Je parle des délibérations du Conseil du Trésor, de la réunion du Conseil du Trésor au cours de laquelle on a adopté le décret. N'étiez-vous pas là?

**M. Cappe:** Là encore, nous nous aventurons sur la question délicate de la nature des délibérations à l'intérieur de la salle du Cabinet. Je préférerais ne pas...

**Le sénateur Tkachuk:** Vous étiez là, cependant.

**M. Cappe:** ...faire de commentaires.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous étiez là.

**M. Cappe:** Sans commentaire.

[Text]

**Senator Tkachuk:** Well, you know, Chairman, I'm not asking him what he said. I'm not asking him what he advised. I'm asking him whether he was there.

**Mr. Cappe:** Well, it strikes me that whether I was personally there, I don't recall. Quite frankly. I don't recall.

**Senator Tkachuk:** Were other members of your group there that had some knowledge of this?

**Senator Grafstein:** This is unfair.

**Senator Stewart:** If you're not going to ask the content of what he said or someone else said, what is the relevance of his mere physical presence, asleep or awake?

**Senator Tkachuk:** I want to know if he was there, Senator Stewart.

**Senator Stewart:** But why?

**Senator Tkachuk:** Well, I don't have to answer to you. I'm asking the witness.

**Senator Stewart:** I'm asking the chairman if we are wasting time here.

**Senator Tkachuk:** Chairman —

**Senator Stewart:** What if he were sleeping at the meeting or asleep at home?

**Senator Tkachuk:** Senator Stewart, I've been at this thing since June and May. I'm asking a reasonable amount of questions, as some of us have been here. I'm not asking anything that I haven't asked before. I want to know if these people participated at the meeting of the Treasury Board.

**Mr. Cappe:** You see, the only reason I'm hesitating, I indicated to you that I personally don't recall. Okay?

**Senator Tkachuk:** That's fair enough.

**Mr. Cappe:** But the reason I'm hesitating is you asked earlier whether this was an *in camera* meeting, and I said all the meetings are *in camera*, I misinterpreted what you meant. You meant was it ministers only.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Cappe:** Indeed, from time to time, the Treasury Board of Ministers goes into *in camera* sessions when they deal with personnel matters, individual cases of personnel, et cetera, and other reasons. So I'm now getting into what actually happened in the cabinet room, whether the president of the Treasury Board asked officials to leave or not. Now, whether he did or not, I don't know, but if I did know, I couldn't tell you.

**Senator Tkachuk:** He'd be able to answer that question.

**Mr. Cappe:** Yes, indeed.

**Senator LeBreton:** Then we should get him.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Voyez-vous, monsieur le président, je ne lui demande pas ce qu'il a dit, je ne lui demande pas quel conseil il a donné. Je lui demande s'il était là.

**M. Cappe:** Bon, je ne me souviens pas si j'étais là personnellement. Bien franchement, je ne m'en souviens pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Y avait-il d'autres membres de votre groupe qui étaient présents et qui avaient pris connaissance du dossier?

**Le sénateur Grafstein:** Ce n'est pas juste.

**Le sénateur Stewart:** Si vous ne lui posez pas de questions sur le contenu de sa déclaration ou de celle de quelqu'un d'autre, à quoi bon savoir s'il était là, qu'il ait dormi ou qu'il ait été éveillé?

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Stewart, je veux savoir s'il était là.

**Le sénateur Stewart:** Mais pourquoi?

**Le sénateur Tkachuk:** Je n'ai pas à vous répondre. Je pose la question au témoin.

**Le sénateur Stewart:** Je demande au président si nous ne perdons pas notre temps ici.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président...

**Le sénateur Stewart:** Et s'il s'était endormi à la réunion ou s'il était resté couché à la maison?

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Stewart, je participe aux délibérations du comité depuis le mois de mai et de juin. Je pose un nombre raisonnable de questions, comme certains de nos collègues ici. Je ne pose pas de questions nouvelles. Je veux savoir si ces témoins ont participé à la réunion du Conseil du Trésor.

**M. Cappe:** Voyez-vous, la seule raison pour laquelle j'hésite, c'est que je vous ai dit que, personnellement, je ne m'en souvenais pas. D'accord?

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien.

**M. Cappe:** Mais j'hésite également parce que vous avez demandé tout à l'heure si la réunion avait été tenue à huis clos, et j'ai dit que toutes les réunions ont lieu à huis clos, j'ai mal interprété vos propos. Vous vouliez dire si les seuls ministres étaient présents?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Cappe:** En fait, il arrive à l'occasion que les ministres du Conseil du Trésor se réunissent à huis clos lorsqu'ils examinent des questions de personnel, des cas particuliers, et cetera, et pour d'autres raisons. Donc, je suis en train de vous dire ce qui s'est produit dans la salle du Cabinet, que le président du Conseil du Trésor ait demandé aux fonctionnaires de quitter les lieux ou pas. Qu'il l'ait fait ou non, je ne le sais pas, mais si je le savais, je ne pourrais pas vous le dire.

**Le sénateur Tkachuk:** Il serait en mesure de répondre à cette question.

**M. Cappe:** Oui, effectivement.

**Le sénateur LeBreton:** Alors, nous devrions le convoquer.

[Texte]

**The Chairman:** There is another way of doing it. When the Treasury Board meets to approve a submission, is it usual to have members of the secretariat present?

**Mr. Cappe:** Yes. Thank you.

**Senator Tkachuk:** And you would have prepared for this meeting. You would have prepared a series of documents, or you would have prepared recommendations to the Treasury Board by the secretariat on the contract.

**Mr. Cappe:** The process is that the minister responsible, in this case, the Minister of Transport, would sign a submission to the Treasury Board, which is a confidence in itself, but then the secretariat would cover it with a summary and its advice, its recommendation.

**Senator Tkachuk:** Now, I'm not going to ask you what the advice was, but is it possible that I could ask whether, during that time period, because it was a brand new government, during that time period, did the government make a habit of not taking the advice of the Treasury Board? He asked a supposition of whether it did. He presupposed that it did.

**Mr. Cappe:** Senator Stewart asked a similar question earlier. I guess, let me try to generalize the point. You can take my testimony for what its worth. The Treasury Board secretariat gave its best professional advice to the Board. It was not an unusual circumstance if the Board accepted that advice, and it was not an unusual circumstance if the Board rejected that advice. Ministers would have other considerations. And indeed, in my opening remarks, I said that the secretariat would provide its advice to the Board, and ministers would take the full range of considerations into account to come to its judgment.

**Senator Tkachuk:** So during the time period of the new government, June, July, August — I'm not asking about generally over, you know, a period of years — would that statement that you gave just earlier on be true 10 per cent of the time, 20 per cent of the time, 5 per cent of the time?

**Mr. Cappe:** Without revealing a cabinet confidence, I would be prepared to say that it was a new Board and that that statement more or less was correct, that the statement I used to apply in general would apply to that Board.

**Senator Tkachuk:** Okay. Now, then there was an election and a new government was being sworn in. And do you go through the same process during the election preparing for whatever government would be in power?

**Mr. Cappe:** Indeed.

**Senator Tkachuk:** And the new minister was appointed shortly after the election; right? And you would have made a presentation to him briefing him on what was going on?

**Mr. Cappe:** Once again, the President of the Treasury Board, as he was appointed on — or as he was sworn in on November 4, was a new Member of Parliament as well as a new minister as well as a new member of the Treasury Board. Therefore, we

[Translation]

**Le président:** Il y a une autre façon de procéder. Lorsque le Conseil du Trésor se réunit pour approuver une présentation, est-ce qu'habituellement les membres du Secrétariat sont présents?

**M. Cappe:** Oui. Merci.

**Le sénateur Tkachuk:** Et vous auriez préparé des documents pour cette réunion. Vous auriez préparé une série de documents, ou des recommandations que le secrétariat aurait présentées au Conseil du Trésor concernant le contrat.

**M. Cappe:** Ce qui arrive, c'est que le ministre responsable, dans le cas présent le ministre des Transports, signe une présentation au Conseil du Trésor, qui est en soi un document confidentiel, après quoi le Secrétariat en fait un résumé et donne son avis, sa recommandation.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne vais pas vous demander de dévoiler la nature de cet avis, mais est-ce que je peux vous demander si durant cette période, parce qu'il s'agissait d'un tout nouveau gouvernement, durant cette période, dis-je bien, est-ce que le gouvernement avait l'habitude de ne pas tenir compte des avis du Conseil du Trésor? Dans sa question, il a supposé que c'était le cas.

**M. Cappe:** Le sénateur Stewart a posé une question semblable tout à l'heure. Je suppose, permettez-moi de donner une réponse générale ici. Mon témoignage vaut ce qu'il vaut. Le Secrétariat du Conseil du Trésor a donné le meilleur avis professionnel possible au Conseil. Que le Conseil l'ait accepté ou refusé, ce n'est pas inhabituel. Les ministres ont d'autres considérations. Et en fait, dans ma déclaration préliminaire, j'ai dit que le secrétariat donnait son avis au Conseil et que les ministres tenaient compte de toute la gamme des considérations avant de prendre une décision.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, durant la période où le nouveau gouvernement a été au pouvoir, soit juin, juillet et août (je ne vous parle pas d'années), est-ce que ce que vous avez dit tout à l'heure est vrai dans 10 p. 100 des cas, 20 p. 100 ou 5 p. 100?

**M. Cappe:** Sans révéler de secrets du Cabinet, je puis dire qu'il s'agissait d'un nouveau Conseil et que cette déclaration était plus ou moins exacte, que les termes que j'ai utilisés s'appliquent en général au Conseil.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Ensuite, il y a eu des élections et un nouveau gouvernement a été assermenté. Est-ce que vous suivez les mêmes étapes durant la campagne électorale en vous préparant à accueillir un nouveau gouvernement?

**M. Cappe:** Effectivement.

**Le sénateur Tkachuk:** Et le nouveau ministre a été nommé peu de temps après les élections, n'est-ce pas? Et vous lui avez probablement présenté des documents d'information sur la situation?

**M. Cappe:** Là encore, le président du Conseil du Trésor, au moment de sa nomination (ou de son assermentation le 4 novembre) était un nouveau député de même qu'un nouveau ministre et un nouveau membre du Conseil du Trésor. Par



[Text]

went through a series of extensive briefings on the processes of the Treasury Board and outstanding issues as we would do with any change in government.

**Senator Tkachuk:** And the appointment of Mr. Nixon and what the government was saying during the election would have led you to do what in response to this?

**Mr. Cappe:** Well, we, as good public servants anticipating — this was a public controversy during the election campaign.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Cappe:** It was obvious to us that whatever government was going to be elected, of any stripe, would have to deal with this issue, as long as there was an opposition party. And therefore, it was our view that we would want to be in a position to advise ministers, the new ministry, of what had transpired, without revealing the previous government's confidences, or governments' plural, governments' confidences, so we prepared a chronology, and we prepared descriptions of the process that went on and obviously gave — were prepared to give the new government advice.

**Senator Tkachuk:** Did the secretariat have the same concerns about legal problems and all the rest of it that it seemed to indicate during the other process? Would there have been documents written up and people, like, sending letters to each other and stuff, saying, "Gee whiz, what are you going to do if they cancel it or something?" Is it still a messy file?

**Mr. Cappe:** We were certainly pulling together options. Mr. Clayton referred to the role of the secretariat in providing the government of the day with options. We were preparing options for what the government could do after an election. Again, be it whatever result for the election, the government was going to have to deal with the Pearson issue. And notwithstanding the release of the documents in escrow, there would have to be further considerations given as the project proceeded. So we had to prepare ourselves for that, yes.

**Senator Tkachuk:** When you were organizing yourself and you made the presentation, you made a presentation to the minister of the Treasury Board, were you now dealing with Transport and Justice officials at this time as well?

**Mr. Cappe:** It's fair to say that we would be talking with Transport and Justice officials throughout the period, yes.

**Senator Tkachuk:** So the file became an ongoing continuing file?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Theoretically speaking here, you would have had to point out your job, which is the financial implications of what would happen if the contract was cancelled following the Nixon report recommendation?

**Mr. Cappe:** Yes.

[Traduction]

conséquent, nous avons procédé à toute une série de séances d'information exhaustives sur les processus du Conseil du Trésor et sur les questions en suspens, comme nous le faisons à chaque changement de gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk:** Et la nomination de M. Nixon ainsi que les déclarations du gouvernement durant la campagne électorale vous auraient amenés à faire quoi en pareil cas?

**M. Cappe:** Eh bien nous, en tant que bons fonctionnaires prévoyons... il y avait déjà une controverse publique durant la campagne électorale.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est juste.

**M. Cappe:** Il était évident pour nous, peu importe le gouvernement qui allait être élu, quelle que soit son allégeance politique, qu'il devrait aborder cette question tant et aussi longtemps qu'il y aurait un parti d'opposition. Et donc, nous estimions vouloir conseiller les ministres, le nouveau ministre, sur ce qu'on avait appris par la suite, sans révéler les secrets du gouvernement antérieur, les secrets des gouvernements; nous avons donc dressé une chronologie, des descriptions du processus qui avait été suivi et nous avons manifestement donné... nous étions préparés à conseiller le nouveau gouvernement.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que le secrétariat avait les mêmes préoccupations au sujet des problèmes juridiques, notamment, préoccupations qu'il aurait exprimées durant l'autre processus? Est-ce qu'on avait rédigé des documents, y avait-il des personnes qui s'écrivaient et qui disaient: «Bon sang, qu'allez-vous faire si on annule l'entente ou des choses du genre?» Est-ce qu'il s'agit toujours d'un dossier compliqué?

**M. Cappe:** Je puis vous dire que nous avons essayé de réunir les options. M. Clayton a parlé du rôle du secrétariat qui a proposé des options au gouvernement de l'heure. Nous préparions des choix que le gouvernement pourrait faire après les élections. Là encore, peu importe le résultat des élections, le gouvernement allait devoir aborder la question de l'aéroport Pearson. Et nonobstant la publication des documents à d'autres personnes, nous savions qu'il faudrait examiner plus à fond le projet. Donc, il fallait nous préparer pour cela, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Au moment où vous vous organisiez et où vous avez présenté votre document, vous avez fait un exposé au ministre du Conseil du Trésor. Est-ce que vous discutiez également à ce moment-là avec les fonctionnaires du ministère des Transports et de la Justice?

**M. Cappe:** Il est juste de dire que nous nous entretenions avec les fonctionnaires des Transports et de la Justice durant toute la période, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc le dossier est devenu un dossier permanent?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** En théorie, il vous fallait prendre vos responsabilités, c'est-à-dire vous assurer de prévenir les intéressés des répercussions financières de l'annulation du contrat après la recommandation formulée dans le rapport Nixon?

**M. Cappe:** Oui.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Did you let him know previous or during the time the report was being written?

**Mr. Cappe:** I couldn't tell you what our advice would be, but, I mean, we were doing our own sort of policy consideration of options. Once Mr. Nixon had been appointed, it was out of our hands, and we basically sat back and waited for Mr. Nixon to deliver his report.

**Senator Tkachuk:** So this matter obviously would have had to been dealt with at some time in Treasury Board?

**Mr. Cappe:** I don't think you can come to that conclusion, senator. There was no consideration of the process that Mr. Clayton described earlier of preliminary project approval and the approval of the lease, et cetera, that would require Treasury Board approval.

**Senator Tkachuk:** You're telling me that the government of the day, which is the same government as today, would have made a decision of this magnitude, which ramifications were, according to even Minister Young, of hundreds of millions of dollars, without consulting Treasury Board?

**Mr. Cappe:** Once again, the president of the Treasury Board is a member of cabinet, and we would have been advising the president on issues that he could raise in the cabinet discussion which would take account, then, of all of the full range of considerations, as I put it earlier.

**Senator Tkachuk:** But we all know what Treasury Board is. I mean, Treasury Board is the one that sort of worries about where the money is being spent. Wouldn't this have been something that Treasury Board should have been concerned with and consulted with?

**Mr. Cappe:** Well, once again, all the members of the board are members of cabinet. The president of the Treasury Board is a voice in cabinet for those considerations, and that would have been a way for the — I didn't say it didn't go to the Treasury Board. I'm merely telling you that it need not have gone to Treasury Board.

**Senator Tkachuk:** It need not have gone to the Treasury Board.

**Senator Lynch-Staunton:** Can I have a supplementary, Mr. Chairman, on this? Is the advice that you prepared for the incoming minister the document identified as 00304, Terminal 1/Terminal 2 privatization, and somebody has written in "redevelopment of".

**Mr. Cappe:** When I read that document, it certainly looked out of order, but there is no date on it.

**Senator Lynch-Staunton:** That's correct. There is no date on it, except if you allow me to interrupt you, there is a reference to monies expended to November 1, 1993, 20, 25 million, so it's a fairly fresh document. It seems to have been prepared for a new government.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que vous l'avez informé avant ou pendant la rédaction du rapport?

**M. Cappe:** Je ne peux pas vous dire quel conseil nous avons donné, mais nous faisons en quelque sorte notre analyse politique des options. Après la nomination de M. Nixon, nous n'avions plus à nous en occuper, tout ce que nous avons fait, c'est de nous contenter d'attendre que M. Nixon publie son rapport.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, à un moment ou un autre, il fallait que le Conseil du Trésor aborde cette question?

**M. Cappe:** Je ne crois pas que vous puissiez en venir à cette conclusion, sénateur. Il n'était pas question du processus que M. Clayton a décrit tout à l'heure concernant l'approbation préliminaire des projets et l'approbation du bail, et cetera, processus nécessitant l'approbation du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous me dites que le gouvernement de l'époque, qui est le même que celui d'aujourd'hui, aurait pris une décision de cette ampleur, dont les ramifications étaient, même selon le ministre Young, de l'ordre de centaines de millions de dollars, sans consulter le Conseil du Trésor?

**M. Cappe:** Je le répète, le président du Conseil du Trésor est membre du Cabinet et nous le conseillons sur les questions qu'il peut soulever lorsque le Cabinet entame les discussions, où il tient compte alors de toute la gamme des considérations, comme je l'ai dit tout à l'heure.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais nous savons tous ce qu'est le Conseil du Trésor. Ce que je veux dire, c'est que le Conseil du Trésor est l'organisme qui, en quelque sorte, s'occupe de la façon dont l'argent est dépensé. N'est-ce pas là une chose au sujet de laquelle le Conseil du Trésor aurait dû se préoccuper et être consulté?

**M. Cappe:** Je vous le répète, tous les membres du Conseil sont des membres du Cabinet. Le président du Conseil du Trésor peut faire part de ces considérations au Cabinet, et cela aurait été une façon de... je n'ai pas dit que la question n'a pas été soulevée au Conseil du Trésor. Je vous dis simplement qu'il n'était pas nécessaire qu'elle lui soit soumise.

**Le sénateur Tkachuk:** Elle n'avait pas besoin d'être soumise au Conseil du Trésor.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Monsieur le président, pourrais-je poser une question supplémentaire à ce sujet? Est-ce que l'avis que vous avez préparé à l'intention du nouveau ministre constitue le document 00304, sur la privatisation des aérogares 1 et 2, et sur lequel quelqu'un a écrit «réaménagement»?

**M. Cappe:** Lorsque j'ai lu ce document, je me suis dit qu'il n'était pas conforme à ce qu'on fait normalement, mais il ne porte aucune date.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est exact. Il n'y a pas de date sur le document, sauf que si vous me permettez de vous interrompre, il est question de crédits engagés jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1993, de 20 ou 25 millions de dollars; c'est donc un document assez récent qui semble avoir été préparé pour un nouveau gouvernement.

[Text]

**Mr. Cappe:** As far as we know, this was a document which, to the best of my knowledge, was prepared in the Department of Transport. But I don't know that for a fact, but that was my understanding.

**Senator Kirby:** Mr. Chairman, not to be controversial, but just by way of clarifying the record, that document you're referring to, we were told last week by Mr. Rowat, I believe, was in fact prepared in the Department of Transport, after the election.

**Senator Lynch-Staunton:** We don't have to bicker over it. Although it's not identified, this is —

**Senator Kirby:** Just trying to be helpful.

**Senator Lynch-Staunton:** I appreciate it. I want to put down "prepared by Department of Transport". We'll have to ask them why they prepared again a third document.

If I may stretch my supplementary, because of the Treasury Board and Treasury Board Secretariat's close association with these contracts that are under scrutiny here, and the intimacy or intimate details many of you have of them, were you called in front of Mr. Nixon to give any advice or any documents or any testimony or whatever you wanted?

**Mr. Cappe:** I had no contact with Mr. Nixon.

**Mr. Clayton:** I had no contact.

**Mr. Gershberg:** Neither did I.

**Senator Lynch-Staunton:** When I say "Nixon", of course I mean his advisors or anybody hired by him. Are you aware of anybody from Treasury Board Secretariat that might have been called in?

**Mr. Gershberg:** I'm not personally aware.

**Senator Lynch-Staunton:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Tkachuk:** I have just a few more questions. During this time, the Treasury Board Secretariat, what was their feelings at this time on what the government should do?

**Mr. Cappe:** Well, you see, you're getting at —

**Senator Tkachuk:** I'm not, because I asked you earlier about your preference on the LAA, and you said the secretariat's preference was the LAA.

**Mr. Cappe:** Indeed.

**Senator Tkachuk:** What was your preference as to what the government should do now? I don't ask you what you told the government. What was your preference?

**Mr. Cappe:** Quite frankly, I will go then to the documentary record, which is — and it was the memorandum which, senator, you drew my attention to, of the 27th. Sorry, the 20th of July. And in there, on page 6 — this is document 002052. On page 6:

[Traduction]

**M. Cappe:** Pour autant que nous sachions, c'était un document qui, je dois le préciser au mieux de ma connaissance, a été préparé au ministère des Transports. Mais je n'en suis pas certain, c'est ce que j'avais cru comprendre.

**Le sénateur Kirby:** Monsieur le président, je ne veux pas soulever de controverse, mais simplement préciser les choses aux fins du compte rendu; ce document dont vous avez parlé, M. Rowat nous a dit la semaine dernière, je crois, qu'il avait été en fait établi au ministère des Transports après les élections.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Pas nécessaire de se chamailler. Même s'il n'est pas identifié, c'est...

**Le sénateur Kirby:** Je veux simplement essayer de faciliter le travail.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je l'apprécie. Je veux qu'on inscrive «préparé par le ministère des Transports». Nous allons devoir demander à ces fonctionnaires pourquoi ils ont préparé un troisième document.

Avec votre permission, je vais étirer ma question supplémentaire. Compte tenu des liens étroits entre le Conseil du Trésor et le Secrétariat du Conseil du Trésor concernant ces contrats qui font l'objet de notre examen aujourd'hui, compte tenu également de la connaissance particulière que beaucoup d'entre vous ont de ces documents, est-ce que vous avez été convoqués devant M. Nixon pour lui donner des conseils, lui fournir des documents, ou tout autre témoignage?

**M. Cappe:** Je n'ai eu aucun contact avec M. Nixon.

**M. Clayton:** Je n'ai eu aucun contact.

**M. Gershberg:** Moi non plus.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Lorsque je dis «M. Nixon», bien sûr j'entends ses conseillers ou toute personne engagée par lui. Est-ce que vous savez si quelqu'un du Secrétariat du Conseil du Trésor aurait pu être convoqué?

**M. Gershberg:** Personnellement, je n'en sais rien.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Tkachuk:** Encore seulement une ou deux questions. Durant cette période, est-ce que vous savez ce que le Secrétariat du Conseil du Trésor estimait que le gouvernement devait faire?

**M. Cappe:** Voyez-vous, vous vous engagez...

**Le sénateur Tkachuk:** Non, parce que je vous ai demandé tout à l'heure si vous préféreriez l'AAL, et vous avez dit que le secrétariat préférerait cette option.

**M. Cappe:** C'est un fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Quelle était votre préférence, qu'est-ce que le gouvernement aurait dû faire? Je ne vous demande pas ce que vous avez dit au gouvernement. Quelle était votre préférence?

**M. Cappe:** À vrai dire, je vais m'en remettre alors aux dossiers documentaires, c'est-à-dire... il s'agit de la note de service que, sénateur, vous avez portée à mon attention, soit celle du 27. Désolé, du 20 juillet. Et dans cette note, à la page 6... il s'agit du document 002052. À la page 6, on dit ceci:



[Texte]

TBS would prefer that Transport pursue negotiations with the Toronto LAA on a fast track basis ...

That was back in July. That's all I have on the documents, and that's all I can recall.

**Senator Tkachuk:** This is a memorandum to the —

**Mr. Cappe:** Sorry, if I may, senator, just to go to the last sentence in that paragraph:

... this may not be possible on T1 and T2 unless the proposed deal being negotiated with Mergeco collapses.

Since that deal did not collapse, I guess what I'm saying is you cannot draw an inference of what our advice would have been, whether it was worth keeping the deal or scrapping it. And our preference would have been our advice. That's why I'm trying to walk this very fine line here.

**Senator Tkachuk:** Okay. Well, these memorandums to the president, these are all previous to —

**Mr. Cappe:** These are the Campbell government.

**Senator Tkachuk:** Right. Do we have any memorandums or documents here after the election in the fall of '93?

**Mr. Cappe:** I have not seen any.

**Senator Tkachuk:** Not any? Did we receive any documents that would be rolling in? These aren't just documents amongst bureaucrats and Treasury Board officials. These are memorandums to the president of the Treasury Board, who I assume is the minister.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Well, did everybody in the secretariat stop writing during the election, or what?

**Mr. Cappe:** I will have to defer to Mr. Nelligan and his relationship with the Department of Justice, who provides him with documents.

**Senator Tkachuk:** See, our mandate, Mr. Chairman, is cancellation, and I noticed that the rain stopped when the election was called, and I'm sure there was a deluge of documents that would have been forthcoming, and we can't get to the end of the process if we have Treasury Board officials here who participated in the process and not only to the time the election was called but during the election and immediately post the election during the Nixon time period, and when they leave, we're done with them. And yet there isn't one piece of paper, not one piece of paper, that's here after the — I want to know who makes these decisions.

**Mr. John P. Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** If I may help you, sir?

[Translation]

Le SCT préférerait que le ministère des Transports poursuive les négociations avec l'AAL de Toronto et ce, en accélérant les choses...

On était en juillet à ce moment-là. C'est tout ce que j'ai au sujet des documents, et c'est tout ce dont je me souviens.

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agit d'une note de service adressée à...

**M. Cappe:** Désolé, si vous permettez, sénateur, j'aimerais vous citer la dernière phrase de ce paragraphe:

...ce qui n'est peut-être pas possible pour les aéroports 1 et 2, à moins que l'accord proposé qui est actuellement négocié avec Mergeco n'échoue.

Comme l'accord n'a pas échoué, je pense pouvoir dire que vous ne pouvez pas tirer de conclusion quant à la nature de notre conseil, à savoir s'il valait la peine de conserver l'accord ou de le déchirer. Et notre avis aurait reflété notre préférence. Voilà pourquoi je parle avec tant de circonspection.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Ces notes de service au président, elles remontent toutes à une date antérieure à...

**M. Cappe:** Ce sont celles du gouvernement Campbell.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Est-ce que nous avons des notes de service ou des documents ici qui sont datés après les élections de l'automne 1993?

**M. Cappe:** Je n'en ai vu aucun.

**Le sénateur Tkachuk:** Aucun? Est-ce que nous avons reçu des documents qui devaient être intégrés aux autres? Ce ne sont pas seulement des documents échangés entre les fonctionnaires et les représentants du Conseil du Trésor. Il s'agit de notes de service adressées au président du Conseil du Trésor qui, je suppose, est le ministre.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, est-ce que tout le monde au secrétariat a cessé d'écrire durant la campagne électorale ou quoi?

**M. Cappe:** Je vais devoir m'en remettre à M. Nelligan et à ses relations avec le ministère de la Justice qui lui fournissent les documents.

**Le sénateur Tkachuk:** Voyez-vous, monsieur le président, notre mandat porte sur l'annulation des accords, et j'ai remarqué qu'il a cessé de pleuvoir quand on a déclenché les élections, même si je suis certain qu'on a été inondé de documents; or, nous ne pouvons pas mener à bien notre étude si les fonctionnaires du Conseil du Trésor qui sont ici et qui ont participé au processus, non seulement au moment où les élections ont été déclenchées, mais durant la période électorale et immédiatement après les élections, durant la période où le rapport de M. Nixon a été connu... si les fonctionnaires, dis-je bien, viennent témoigner et s'en vont ensuite. Et pourtant, il n'y a pas un seul document ici qui date d'après... Je veux savoir qui prend ces décisions.

**M. John P. Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Puis-je vous être utile, monsieur?

[Text]

**Senator Kirby:** Can I just make one comment, just by way of trying to be helpful? Any government I have ever known has never had a Treasury Board meet during an election campaign. Once the campaign starts, ministers are out all over the country, and so other than routine transactions, you do not normally have a Treasury Board meeting.

**Senator Tkachuk:** Senator Kirby —

**Senator Kirby:** I'm trying to be helpful.

**Senator Tkachuk:** I know you're trying to be helpful, and I really appreciate it. I really do. But my point is that there are hundreds of them out there, and there is nobody writing one memo to anybody. I don't believe it. This is what these people, frankly, do for a living, is write this stuff. They analyze, and once they analyze, unless they tell someone, they go crazy. They got to write it down, send it, and that's why we got all these documents there. I have some experience with this.

**Senator Kirby:** You certainly understand central agencies.

**Senator Tkachuk:** To believe that it stopped the day of the election and has not — there was not one piece of paper written to the time that the decision was made to cancel the contract, well, frankly, I don't believe it.

**Senator LeBreton:** Can I make a point? I support Senator Tkachuk. Did the Treasury Board Secretariat stop? We've got binders full of memorandums, of interoffice memoranda, you know. True, the Treasury Board ministers may not meet during an election campaign, but did the whole place go away?

**Senator Tkachuk:** This is when they run the place. Right?

**Senator LeBreton:** Furthermore, the mandate of this committee is right through the process up to and including the cancellation and the Nixon report, so surely if we are going to study this whole file, we have to have these documents.

**Mr. Nelligan:** I can point out one document that postdates the election, and that is the memorandum prepared by Mr. Rowat which we have been told in evidence was sent both to Mr. Nixon and to his minister. I note, for instance, that the memorandum dated July 20 is entitled "President's Information". I think that in light of your comments, when I talk to the Department of Justice officials again, I will ask that similar memoranda on this subject subsequent to the election up to a reasonable period thereafter should also —

**Senator Tkachuk:** Up to the closing.

**Mr. Nelligan:** Up to the cancellation should also be made available. Because we've already made the distinction, as the witnesses have, that there is a difference between submissions or

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Seulement pour tenter d'éclaircir les choses, puis-je faire une observation? De tous les gouvernements que j'ai connus, aucun n'a tenu de réunion du Conseil du Trésor durant une campagne électorale. Une fois que la campagne commence, les ministres voyagent de par tout le pays, si bien que, sauf pour les opérations courantes, il n'y a pas normalement de réunion du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Kirby...

**Le sénateur Kirby:** Je veux seulement être utile.

**Le sénateur Tkachuk:** Je sais, et je l'apprécie beaucoup. Vraiment. Mais ce que je dis ici, c'est qu'il y a des centaines de fonctionnaires qui sont là, et que personne n'écrit de note de service à personne. Je ne le crois pas. C'est ce que, en toute franchise, ces gens-là font pour gagner leur vie, ils rédigent des documents. Ils analysent, et une fois leur analyse terminée, s'ils n'en font part à personne, ils chaloquent. Il faut qu'ils écrivent, qu'ils envoient le document, et c'est la raison pour laquelle nous avons ici tous ces documents. J'ai de l'expérience en la matière.

**Le sénateur Kirby:** Vous comprenez certainement le fonctionnement des organismes centraux.

**Le sénateur Tkachuk:** Si on me demande de croire que tout s'est arrêté le jour où les élections ont été déclenchées... qu'il n'y a pas un seul document qui a été rédigé jusqu'au moment où la décision a été prise d'annuler le contrat, eh bien, en toute franchise, je ne le crois pas.

**Le sénateur LeBreton:** Puis-je préciser quelque chose? Je suis d'accord avec le sénateur Tkachuk. Est-ce que le Secrétariat du Conseil du Trésor a cessé ses activités? Nous avons des reliures pleines de notes de service, de notes interbureaux, vous le savez. C'est vrai, les ministres du Conseil du Trésor ne se rencontrent peut-être pas durant la campagne électorale, mais est-ce que l'organisme tout entier disparaît?

**Le sénateur Tkachuk:** Ça, c'est quand ils sont au pouvoir. N'est-ce pas?

**Le sénateur LeBreton:** En outre, le mandat de notre comité consiste à analyser les événements qui ont conduit à l'annulation des accords et à la publication du rapport Nixon. Donc, il ne fait aucun doute que si nous devons étudier tout le dossier, il nous faut ces documents.

**M. Nelligan:** Je peux vous signaler un document qui date d'après les élections; il s'agit de la note de service rédigée par M. Rowat qui nous a dit, lors de son témoignage, qu'elle avait été envoyée et à M. Nixon et à son ministre. Je remarque, par exemple, que la note de service datée du 20 juillet est intitulée «Information destinée au président». Je crois qu'à la lumière de vos observations, lorsque je m'entretiendrai à nouveau avec les fonctionnaires du ministère de la Justice, je demanderai que les notes de service sur cette question qui ont été rédigées après les élections, jusqu'à une date raisonnable, soient aussi...

**Le sénateur Tkachuk:** Jusqu'à l'annulation de l'entente.

**M. Nelligan:** Jusqu'à l'annulation, soient aussi communiquées. Et ce, parce que nous avons déjà établi, à l'instar des témoins, qu'il y a une différence entre les présentations ou les conseils à un

[Texte]

advice to a minister or to the Treasury Board, and memoranda for information. We've had one to Mr. Mulroney, and here we have one to the president of the Board on July 20, and we will ask for all other similar documents which came after the election was over.

**Senator Tkachuk:** Okay. So in that case that we do get the rest of these documents, I would say, if we wish, we would request the witnesses to come back to deal with the same kind of documentation that we received here for the previous time period. That wouldn't be a problem, I take it.

**The Chairman:** Might be, but we'll consider it.

**Senator Jessiman:** On the same subject, Mr. Chairman, I should like counsel to inquire as to who are the persons in Transport that are determining what documents are being given to this committee. I know we're going to get the Justice people in here, but they're not going to even know that, I don't think.

There is somebody at Transport that's saying, "Look, there's the file." The room is filled with folders and files. Somebody there is taking this and saying, "These are the documents we want them to see." And we don't know whether they're taking it — obviously you get memos from or to Brian Mulroney, and you get memos to the president of the Treasury Board, all beforehand. Then everything happens, and it stops. Not only we're not getting the correspondence between the bureaucrats. Surely we should find out and at least know who is doing it. Is it one person, ten people? And who determines which document they have decided we should see.

We are told that 4,500 pieces of papers went to Mr. Nixon. We are told that there is 200,000 going to come to us. Is there a million in total? I don't know. But somebody should know. We should know who is making that decision. It certainly isn't this committee.

**Mr. Nelligan:** Well, I would suspect it's not an ongoing decision, but someone has simply described a body of documents. It may well be that they have selected a date which is a little bit premature for the purposes of this committee, and I will investigate that and report back.

I note particularly that these Treasury Board documents, of course, come from a different source entirely. They come from the Privy Council office, or I think that's where most of them emanated from. But in any event, they don't come from Treasury Board, or not from Transport. So there are a number of persons who must be making decisions on these, and we will inquire.

**Senator Tkachuk:** I don't have any more questions at this time.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to go back with one train of thought emanating from the cross-examination of the witnesses by Senator Lynch-Staunton, and that relates to usual versus abnormal and so on.

[Translation]

ministre ou au Conseil du Trésor, et les notes de service pour fins d'information. Il y en avait une qui était destinée à M. Mulroney, et ici nous en avons une adressée au président du Conseil le 20 juillet; nous allons demander d'obtenir tous les autres documents semblables qui ont été publiés après les élections.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Donc, au cas où nous obtiendrions le reste de ces documents, je dirais, si nous le voulons, que nous allons demander aux témoins de revenir pour examiner le même type de documentation que nous avons reçue ici pour la période antérieure. Cela ne serait pas un problème, je suppose.

**Le président:** Peut-être, mais nous verrons.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur le président, à ce propos, j'aimerais que le conseiller juridique s'informe pour savoir qui sont les personnes au ministère des Transports qui déterminent quels documents sont remis à notre comité. Je sais que nous allons entendre des représentants du ministère de la Justice, mais ils ne vont pas connaître la réponse à ma question, je ne pense pas.

Il y a quelqu'un au ministère des Transports qui dit «Bon, voici le dossier». La pièce est remplie de chemises et de dossiers. Il y a sûrement quelqu'un là-bas qui décide quels documents on accepte de nous donner. Et nous ne savons pas... de toute évidence, on a des notes de service de Brian Mulroney, ou qui lui sont destinées, et des notes de service adressées au président du Conseil du Trésor... si tout est décidé d'avance. Alors, ils communiquent le tout puis les choses s'arrêtent. Non seulement nous n'obtenons pas la correspondance entre les fonctionnaires... Nous devrions savoir à tout le moins qui décide. Est-ce une seule personne, dix personnes? Et qui détermine quels documents on décide de nous laisser voir.

On nous a dit que 4 500 documents ont été remis à M. Nixon. On nous a dit qu'il y en a 200 000 qui nous seront remis. Y en a-t-il un million en tout? Je n'en sais rien. Mais quelqu'un devrait le savoir. Nous devrions savoir qui prend cette décision. Ce n'est certainement pas nous.

**M. Nelligan:** Eh bien, je pense qu'il ne s'agit pas d'une décision permanente, mais que quelqu'un a simplement décrit un corpus de documents. Peut-être ont-ils choisi une date qui est un peu trop prématurée pour les fins de notre enquête, je vais voir ce qui en est et vous faire rapport sur la situation.

Je constate que ces documents du Conseil du Trésor, bien sûr, proviennent d'une source entièrement différente. Ils viennent du Bureau du Conseil privé, ou du moins, la plupart d'entre eux proviennent de là. De toute façon, ils ne viennent pas du Conseil du Trésor ni du ministère des Transports. Il y a donc des personnes qui doivent prendre des décisions concernant ces documents, et nous allons nous en informer.

**Le sénateur Tkachuk:** Je n'ai pas d'autres questions à poser pour l'instant.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur le président. J'aimerais revenir à une idée qui découle du contre-interrogatoire des témoins par le sénateur Lynch-Staunton, c'est-à-dire cette notion d'habituel par rapport à la notion d'anormal et ainsi de suite.



[Text]

I would like to refer you, Mr. Cappe, to a memo dated October 12, 1993, document 002068.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Grafstein:** I think it's in the book somewhere. It's a one sheet.

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Grafstein:** And this memorandum takes place shortly after, if I'm not incorrect, the approval of the final documentation with respect to this project.

**Mr. Cappe:** That is my understanding as well.

**The Chairman:** What is the date, please?

**Senator Grafstein:** October 12, 1993.

It is very short. I will just read it into the record. This is from Mr. Cappe, and I won't give you the rest of the references, but it is "Re: Pearson Airport Review".

Andy, we should prepare a complete file on this. Sid, could you pull our stuff or at least a chronology on it together should the AG or the next gov't decide to do something.

It is signed "Mel".

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Grafstein:** Then there is, on the same page, a memorandum from Andy Macdonald to you, and to Clark — Ian Clark and to others, this date is the same date — as a matter of fact, it is sort of curious in a way because your memorandum is timed 4:03 p.m. and the subsequent memo on the page is timed 3:28 p.m.

**Mr. Cappe:** Just to explain, senator, the bottom part is the incoming message and the top part is my response.

**Senator Grafstein:** Fine.

**Mr. Cappe:** We are very efficient in responding quickly.

**Senator Grafstein:** I see E-mail sort of works but I didn't quite understand how it worked in that way.

Let me read this into the record, and I will quote it directly, it is very short.

At the DM retreat last week, Jocelyne Bourgon —

I hope I pronounce that correctly.

— asked my advice on a study she was contemplating...a review of the entire decision and advice process in the Pearson airport decision. She is more than a little concerned that some public servants might get hung out to dry on this one at some future date, and wanted to have a complete file on the entire process. I said —

That is you, Mr. Cappe.

**Mr. Cappe:** No, that is Mr. Macdonald.

[Traduction]

J'aimerais vous reporter, monsieur Cappe, à une note de service datée du 12 octobre 1993, soit le document 002068.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Je crois qu'elle est dans la documentation quelque part. Il s'agit d'une feuille simple.

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Et cette note de service a été rédigée peu de temps après, si je ne m'abuse, l'approbation de la documentation finale concernant ce projet.

**M. Cappe:** C'est ce que je crois comprendre également.

**Le président:** Quelle est la date, s'il vous plaît?

**Le sénateur Grafstein:** Le 12 octobre 1993.

C'est une note très courte, je vais simplement la lire pour les fins du compte rendu. Elle est de M. Cappe, je ne vais pas vous donner le reste des références, mais on dit ceci: «Objet: Examen de l'aéroport Pearson».

Andy, nous devrions monter un dossier complet sur cette question. Sid, pourriez-vous réunir les documents ou à tout le moins établir une chronologie des événements au cas où le VG ou le prochain gouvernement déciderait de faire quelque chose.

Elle est signée «Mel».

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Ensuite, il y a, à la même page, une note de service de M. Andy Macdonald adressée à vous, et à M. Clark... Ian Clark et à d'autres, la date est la même... en fait, c'est un peu curieux d'une certaine façon parce que votre note de service porte la mention 16 h 03 et la note suivante sur la page, 15 h 28.

**M. Cappe:** Simplement pour vous expliquer, sénateur, la partie inférieure est le message d'entrée et la partie supérieure ma réponse.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien.

**M. Cappe:** Nous répondons rapidement et efficacement.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois que le courrier électronique est efficace, mais je ne comprenais pas comment cela fonctionnait.

Permettez-moi de lire cette note de service pour qu'elle soit inscrite au compte rendu, et je vais la citer directement, elle est très courte.

À la séance de travail informelle du S.-M. la semaine dernière, Jocelyne Bourgon...

J'espère que je prononce correctement.

...m'a demandé mon avis sur une étude qu'elle prévoyait faire... un examen de tous les éléments de la décision et des conseils dispensés dans le projet de l'aéroport Pearson. Elle craint fort que certains fonctionnaires se retrouvent sur la sellette à un moment donné, et voulait avoir un dossier complet sur tout le processus. J'ai dit...

C'est vous, monsieur Cappe.

**M. Cappe:** Non, c'est M. Macdonald.

## [Texte]

**Senator Grafstein:** Is that Mr. Macdonald?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Grafstein:** Okay. Mr. Macdonald said:

I said that it sounded like a reasonable thing to do, but that I would touch base within the TBS to solicit other reactions from affected parties. What do you think about this proposal?

A rather curious memorandum.

**Senator LeBreton:** Quite a reflection on the next government I would say.

**Senator Grafstein:** Later on, there is a little note on this, and I can't make all this out, but there is a line that says: "Paul Genu. Please note. Please discuss any release of your documents with me before providing (if possible). L." Then it has a date 93-10-14.

Now, I am trying to, if I can, put this into context of this being a usual, normal completion of a usual, normal process, after the event. It doesn't sound to me — and I don't want to put words in anybody's mouth — that this would be a usual memorandum coming from senior officials about this usual transaction.

**Mr. Cappe:** I think I want to go back to the precise words that I was using earlier, and I will then compare them to what I was intending in this circumstance.

My answer earlier, I believe it was to Senator Tkachuk, was that — perhaps it was to Senator Lynch-Staunton, I think. "Transport followed normal government approval procedures on this file." "Normal government approval procedures on this file" is indeed that we had cabinet and Treasury Board approval as was appropriate.

On October 12th, we were —

**Senator Jessiman:** What year?

**Mr. Cappe:** Nineteen ninety-three, just prior to the election, in the heat of an election campaign at that time, the Pearson airport project was becoming an issue in the campaign. As senior public officials, we were all interested in how that debate was playing out in the public's mind and among the contending parties and understood, as I said earlier, that any government was going to deal with this in one way or another, but that, indeed, the chronology and the facts of what was actually done would be required, and I guess we can either claim to be prescient or just having good antennae in this, but indeed, as noted by the bottom comment in writing, "It is going to get public anyway", and indeed here we sit reading it.

So I guess we were just anticipating that a process, whatever the process might be, would likely happen, and so we were pulling together our views. It was clear that in the run up to this, as I indicated earlier, even going back to July and — sorry, going back to March, the issue — in fact, I guess I could go back to December, when the press release from Minister Corbeil indicating the best overall acceptable proposal, in quotes, was

## [Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Est-ce M. Macdonald?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. M. Macdonald a dit:

J'ai dit que cela me paraissait raisonnable, mais que j'allais contacter le SCT pour obtenir d'autres réactions des parties intéressées. Que pensez-vous de cette proposition?

Note de service plutôt curieuse.

**Le sénateur LeBreton:** Qui reflète assez bien l'attitude du futur gouvernement, je dirais.

**Le sénateur Grafstein:** Plus tard, il y a cette petite note sur la même question, je ne peux pas en saisir tout le sens, mais on dit ceci: «Paul Genu. Nota: Prière de discuter toute publication de vos documents avec moi avant de les remettre (si possible). L.» Ensuite, il y a la date 93-10-14.

Si je peux, je vais essayer de replacer les choses dans le contexte, à savoir qu'il s'agit d'un processus habituel et normal, après coup. Il ne me semble pas (et je ne veux pas faire dire des choses à qui que ce soit) que ce soit là une note de service habituelle d'un fonctionnaire supérieur au sujet d'une transaction habituelle.

**M. Cappe:** J'aimerais revenir aux termes précis que j'ai utilisés tout à l'heure, et je vais en comparer le sens ensuite avec ceux que j'ai utilisés dans ce cas.

Ce que j'ai répondu tout à l'heure, je crois, au sénateur Tkachuk... peut-être que c'était au sénateur Lynch-Staunton, je pense, c'est que «Transport Canada a suivi le processus normal d'approbation dans ce dossier». Quand je dis «processus normal d'approbation dans ce dossier», cela veut dire que nous disposons de l'approbation du Cabinet et du Conseil du Trésor comme il se devait.

Le 12 octobre, nous étions...

**Le sénateur Jessiman:** De quelle année?

**M. Cappe:** Mille neuf cent quatre-vingt-treize, tout juste avant les élections, en pleine campagne électorale, au moment où le projet de l'aéroport Pearson faisait de plus en plus la manchette. En tant que hauts fonctionnaires, nous étions tous intéressés par la tournure du débat dans le public et entre les parties, et nous avons compris, comme je l'ai dit tout à l'heure, que le gouvernement, quel qu'il soit, allait devoir trancher d'une façon ou d'une autre, mais que, en fait, nous allions devoir donner la chronologie des événements et les faits réels. Je pense que l'on peut dire soit que nous avons été prescient, soit que nous avions de bonnes antennes, mais en fait, comme on peut le lire au bas de la note, nous savions que «l'affaire allait sortir de toute façon», et voilà, nous sommes en train d'en prendre connaissance aujourd'hui.

Donc, je pense, nous ne faisons que prévoir que quelque chose, peu importe, allait se produire, et nous essayions de rassembler nos avis. Il était clair que jusqu'à aujourd'hui, comme je l'ai dit tout à l'heure, même si l'on retourne au mois de juillet (désolé, en mars) en fait, je pense que l'on pourrait même remonter à décembre, lorsque le communiqué du ministre Corbeil a été publié indiquant la meilleure proposition acceptable, entre

*[Text]*

issued, that there was a bit of public commentary at the time in the media and that this was becoming an issue of some interest to the public. And so it was in that context that we said, and I have indicated here, and as Senator Kirby earlier noted, "...a chronology on it together should the AG" — meaning Auditor General — "or the next gov't decide to do something."

**Senator LeBreton:** Can I make a point on this?

**Senator Grafstein:** I just want to lead you to the next —

**Senator LeBreton:** I just want to make a point.

**The Chairman:** Will you permit a supplementary, senator?

**Senator LeBreton:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Is it a comment or a question?

**Senator LeBreton:** It is on this memorandum.

**Senator Grafstein:** I am not finished with it.

**Senator LeBreton:** It is a point of clarification. It was Tuesday, October 12th, we have already had testimony about the 3rd and the 4th, the advice that was sought of the Prime Minister on the 7th, you know, the Prime Minister in Toronto campaigning on the 6th of October. This is the 12th. As a matter of fact, I was quite surprised to see you introduce this in because to me I read this, as we had public servants following due process, we had them give testimony here, and to me I don't — I think this is a very reasonable thing for Jocelyne Bourgon to have done because here is a group of public servants that acted in good faith and now are fearful of what, you know, obviously what is going to happen as a result of their participation in this process. I mean I see that as a reflection on what is to come, not what had gone by. This is a statement.

**The Chairman:** Put the question, senator. Ask if that is a characterization that Mr. Cappe would agree with.

**Senator LeBreton:** Thank you, senator.

What were you so fearful of? I mean, you know, like what was Jocelyne fearful of? Was she fearful that because everybody had participated in this process following the policy of the previous government that somehow or other there was going to be some — there was going to be some —

**Mr. Cappe:** It is not my objective to give you questions to ask the former Deputy Minister of Transport. You would have to ask her what she had in mind.

I can tell you what I had in mind. What I had in mind was that it was clear that this was a controversial issue; that there had been allegations of concern over pressure that had been put, and there had been allegations over the substance of the agreement. We wanted to pull together the facts as we knew them, but that the allegations of pressure and political interference and other

*[Traduction]*

guillemets, il était clair que les médias commençaient à faire des commentaires et que la question intéressait de plus en plus le public. Alors, c'est donc dans ce contexte que nous avons dit, et je l'ai indiqué ici, comme l'a fait remarquer le sénateur Kirby tout à l'heure, «... qu'il fallait établir une chronologie des événements au cas où le VG (entendre ici le vérificateur général) ou le prochain gouvernement déciderait de faire quelque chose».

**Le sénateur LeBreton:** Puis-je préciser quelque chose à ce sujet?

**Le sénateur Grafstein:** Je veux simplement vous amener à la prochaine...

**Le sénateur LeBreton:** Je veux simplement faire une précision.

**Le président:** Sénateur, permettez-vous une question supplémentaire?

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** S'agit-il d'une observation ou d'une question?

**Le sénateur LeBreton:** Je veux parler de cette note de service.

**Le sénateur Grafstein:** Je n'ai pas fini.

**Le sénateur LeBreton:** Je veux éclaircir quelque chose. C'était le mardi 12 octobre, nous avons déjà entendu des témoignages au sujet du 3 et du 4, l'avis qu'on a demandé au premier ministre le 7, vous savez, le premier ministre qui était en campagne électorale à Toronto le 6 octobre. Ça, c'est le 12. En fait, j'ai été assez surprise de voir que vous apportiez cet élément parce qu'à mon avis, c'est ce que j'ai lu, comme les fonctionnaires appliquaient le processus normal, nous leur avons demandé de témoigner ici, et je ne pense pas... je pense que c'est une chose raisonnable que Mme Bourgon a faite parce que nous sommes ici en présence d'un groupe de fonctionnaires qui ont agi de bonne foi et qui ont maintenant peur de, vous savez, ce qui manifestement allait devenir le résultat de leur participation à ce processus. Je veux dire par là que les gens réfléchissaient à ce qui allait se produire, et non pas à ce qui s'était passé. C'est là une déclaration.

**Le président:** Posez votre question, madame le sénateur. Demandez à M. Cappe si cette description des faits lui paraît acceptable.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, sénateur.

De quoi aviez-vous si peur? Vous savez, de quoi Mme Bourgon avait-elle peur? Avait-elle peur, parce que tout le monde avait participé à ce processus en respectant la politique du gouvernement antérieur, que d'une façon ou d'une autre il allait y avoir... il allait y avoir...

**M. Cappe:** Ce n'est pas à moi de vous proposer des questions à poser à l'ancienne sous-ministre des Transports. Il faudra les lui poser à elle pour savoir ce qu'elle avait en tête.

Je peux vous dire ce que moi je pensais. Ce que je pensais, c'est qu'il était clair qu'il s'agissait d'une question controversée; certains s'étaient dits préoccupés par des contraintes de temps, certains avaient fait des allégations également au sujet de la nature de l'entente. Nous voulions réunir tous les faits, tels que nous les connaissions, mais les allégations concernant les pressions et



## [Texte]

concerns as expressed in the public debate were things that got us interested in pulling together the facts, recognizing that there would be some kind of followup that would be done thereafter.

**Senator LeBreton:** And the facts, of course, is what we are after here.

**Senator Stewart:** Would it be fair to put it this way? That there was a fear that in the atmosphere of controversy there would be a failure on the part of the public to distinguish between the advice and performance of the public servants on the one hand and what was done by ministers of the Crown on the other hand?

**Mr. Cappe:** I have gone out of my way through — I don't want to — I've gone out of my way through the course of this testimony to make a clear distinction between what public servants have done and how the secretariat has performed in assessing the file and the decisions of ministers as reflected in the announcement and the decisions that have been manifest.

What I was getting at here was, again, getting the record right. By that I didn't mean getting rid of documents, clearly —

**Senator Stewart:** But your concern was to protect the standing and reputation of public servants.

**Mr. Cappe:** In general, yes.

**Senator LeBreton:** So therefore would we not be correct to assume then that, to follow up on what Senator Tkachuk said, that we should not have the documents that were generated as a result of this before us to consider?

**Mr. Cappe:** My sense — if I could just answer that, senator, Mr. Chairman, it is my sense that what you have here is very much that. I am not aware of any other documents because remember I am talking about a retrospective from October 12th; and I think the issue that was raised earlier by Senator Tkachuk was a prospective.

So, in terms of what we had talked about here in an E-mail on October 12th and what we have before us here, I think you have got a fairly detailed chronology.

**Senator Grafstein:** May I, senator?

**Senator LeBreton:** Certainly. I am finished.

**Senator Grafstein:** So, on October 12th, a senior bureaucrat involved in this process says she is more than a little concerned "that some public servants might get hung out to dry on this one at some future date"?

**Mr. Cappe:** Yes.

**Senator Grafstein:** And so back to Senator Stewart's point that there obviously is an echo in that comment from your previous memorandum which says we are concerned about the integrity of the process and therefore we better make sure that at

## [Translation]

l'interférence politique ainsi que les autres préoccupations manifestées dans le débat public, voilà, c'est ça qui nous intéressait et c'est pourquoi nous voulions réunir les faits, reconnaissant là qu'il y avait un certain suivi qui serait fait par la suite.

**Le sénateur LeBreton:** Et les faits, bien sûr, c'est ce que nous voulons connaître ici.

**Le sénateur Stewart:** Serait-il juste de décrire ainsi la situation? Que l'on craignait que par suite de la controverse, le public ne serait pas capable de faire la distinction entre les conseils dispensés par les fonctionnaires et leur travail, d'une part, et les actions des ministres de la Couronne, d'autre part?

**M. Cappe:** J'ai tout fait durant (je ne veux pas) j'ai tout fait aujourd'hui pour établir une distinction claire entre les actions des fonctionnaires et la façon dont le secrétariat a évalué le dossier, et les décisions des ministres telles que reflétées dans l'annonce et les décisions qui ont été manifestes.

Tout ce que j'ai voulu faire ici, une fois de plus, c'est de rétablir la vérité. Je ne veux pas dire par là, bien évidemment, qu'il s'agit d'éliminer des documents, manifestement...

**Le sénateur Stewart:** Mais votre préoccupation, c'était de protéger la réputation des fonctionnaires?

**M. Cappe:** En général, oui.

**Le sénateur LeBreton:** Donc, n'avons-nous pas raison de supposer alors que, pour reprendre ce que le sénateur Tkachuk a dit, nous devrions avoir les documents qui ont émané de cette décision afin de les étudier?

**M. Cappe:** Je pense... si je peux tout simplement répondre à cette question, madame le sénateur, monsieur le président... je pense que ce que vous avez ici, c'est en grande partie les documents en question. Je ne suis au courant d'aucun autre document parce que rappelez-vous qu'il s'agit ici des événements qui ont lieu avant le 12 octobre; et je pense que la question qui a été soulevée tout à l'heure par le sénateur Tkachuk visait ceux qui ont suivi cette date.

Donc, en ce qui a trait à la note dont nous avons parlé ici et qui a été expédiée par courrier électronique le 12 octobre, et aux documents que nous avons devant nous, je pense que vous avez là une chronologie assez détaillée.

**Le sénateur Grafstein:** Vous permettez, madame?

**Le sénateur LeBreton:** Certainement. J'ai terminé.

**Le sénateur Grafstein:** Donc, le 12 octobre, un haut fonctionnaire ayant participé à ce processus déclare craindre fort «que certains fonctionnaires se retrouvent sur la sellette à un moment donné»?

**M. Cappe:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Alors, on revient au point qu'a soulevé le sénateur Stewart, à savoir que ce commentaire faisait manifestement écho à votre note antérieure dans laquelle vous vous dites préoccupés par l'intégrité du processus et où vous

[Text]

least from the public servants' side we have sustained that process in some fashion, or supported that process in some fashion?

**Mr. Cappe:** It was my intention here, and one can read this as senior public servants trying to cover their behinds, and it is not intended that way, but it was an intention to try to ensure that the record would be complete and that the concern expressed in the incoming E-mail is one that I think is a reflection of Madam Bourgon's concern. I was sharing that to some extent, as you can see from the handwritten comments as well others did, that we wanted to put together the facts of what we did.

**Senator Grafstein:** Fine.

**Senator LeBreton:** On a point of order, Senator Grafstein was — I hope that those were your words when you said you were concerned about the integrity of the process. He is talking about process. You've put the words in and I just want for the record that that was Senator Grafstein that talked of the integrity of the process, not the witnesses.

**Senator Kirby:** What?

**Senator LeBreton:** He just said in his question, "You were concerned about the integrity of the process," and I just wanted to put on the record that that was Senator Grafstein that said those words.

Don't look so confused, Senator Kirby. That is what he said.

**Senator Grafstein:** I don't think that is a fair conclusion from the thrust of my questions, but I don't want to debate with senators. I really want to see as best I can, Mr. Chairman, to get from these witnesses their —

**Mr. Cappe:** I will not back away from the words because, indeed, there are documents in here which say that we had concerns about the integrity of the bidding process. Those are earlier and I reiterated them in my earlier testimony. So I was not using those words as applied in the circumstances.

**Senator Grafstein:** I am not trying to put words in your mouth. I am trying to describe or echo in summation what the trends of your memoranda were; and one of the trends were, and you correct me if I am wrong, I don't want to put words in your mouth, correct me if I am wrong, that you were concerned about the integrity of the process when it came to the public bidding process. You were concerned about the legalities. You were also concerned mightily about the pressure of time.

**Mr. Cappe:** In April —

**Senator Grafstein:** Is that correct?

**Mr. Cappe:** In April, I had written a note, which is in the documentation, indicating that I — we had expressed concern about the integrity of the bidding process.

Throughout the documentation you can see that we were very sceptical about the capacity to deliver a signed deal in the six month period, or by May 31st, by June 31st, and then there is a

[Traduction]

déclarez que, par conséquent, il faut vous assurer qu'à tout le moins du point de vue des fonctionnaires, tout a été fait dans les règles.

**M. Cappe:** Mon intention ici, et on peut l'interpréter comme celle de hauts fonctionnaires qui essaient de protéger leurs arrières, mais ce n'était pas le cas, mon intention était plutôt d'essayer de faire en sorte que le dossier soit complet et que la préoccupation dont j'ai fait part dans le courrier électronique, reflète, je pense, celle de Mme Bourgon. J'étais d'accord avec elle dans une certaine mesure et comme vous pouvez le voir dans les commentaires écrits, je n'étais pas seul; nous voulions rassembler les faits.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien.

**Le sénateur LeBreton:** Un rappel au règlement, sénateur Grafstein... j'espère que c'est vous qui avez dit être préoccupé par l'intégrité du processus. Il parle du processus. C'est vous qui avez utilisé les mots et je veux simplement préciser aux fins du compte rendu que c'est le sénateur Grafstein qui a parlé de l'intégrité du processus, pas les témoins.

**Le sénateur Kirby:** Quoi?

**Le sénateur LeBreton:** Il vient de dire dans sa question: «Vous étiez préoccupés par l'intégrité du processus», et je voulais simplement préciser pour les fins du compte rendu que c'est le sénateur Grafstein qui a utilisé ces mots.

N'ayez pas l'air si perdu, sénateur Kirby, c'est ce qu'il a dit.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne crois pas qu'il s'agisse là d'une conclusion équitable à tirer de mes questions, mais je ne veux pas discuter avec les sénateurs. Monsieur le président, je veux vraiment voir du mieux possible comment ces témoins...

**M. Cappe:** Les mots ne me feront pas peur parce que, en fait, il y a des documents ici dans lesquels on dit que nous avions des préoccupations au sujet de l'intégrité du processus de soumission. Ce sont des mots qu'on a déjà utilisés et je les ai repris dans mon témoignage antérieur. Je n'utilisais donc pas les mots tels qu'ils ont été utilisés dans les circonstances.

**Le sénateur Grafstein:** Je n'essaie pas de vous faire dire des choses. J'essaie de résumer ce qui se dégageait de vos notes de service, et j'en déduis, corrigez-moi si j'ai tort, je ne veux pas vous faire dire des choses, corrigez-moi si j'ai tort, que vous étiez préoccupés par l'intégrité du processus de soumission. Vous étiez préoccupés par les aspects juridiques. Vous étiez également très préoccupés par la contrainte de temps.

**M. Cappe:** En avril...

**Le sénateur Grafstein:** Est-ce exact?

**M. Cappe:** En avril, j'ai rédigé une note qui est dans la documentation où je... nous nous disions préoccupés par l'intégrité du processus de soumission.

Dans toute la documentation, vous pouvez voir que nous étions très sceptiques quant à la possibilité de signer une entente dans ce délai de six mois, ou avant le 31 mai, le 31 juin, et même, dans



## [Texte]

later document which says or by July 31st. So, yes, we were concerned about the speed with which we were aiming to get the project done.

**Senator Grafstein:** You had other concerns, and I want to deal with them now, Mr. Chairman, if I might, to continue the process back to April the 5th, which was very propitious.

**The Chairman:** Give me one quick supplementary? The integrity of the bidding process. What do you mean by the word "bidding"?

**Mr. Cappe:** That has to be viewed in the context — I am glad you asked for clarification, Mr. Chairman. I was making a particular reference to a document which was April 5th to which I think Senator Grafstein was just going to take us, in an electronic mail memo I indicated that I am reporting on a meeting I had with a number of other senior officials and I said:

I told them from a TBS perspective the hierarchy of issues was:

And I will just read the first lines of each of them: "The protection of the integrity of the bidding process; the personnel issues; ground lease and land issues..." But it has to be seen in the context of April 5th.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I want to start with that timeframe and now move forward from the period April 5th onwards because I have concluded that at the end of the process there was this memorandum from Mr. Clark back and forth from Mr. MacDonald about the concern of — I don't want to use the word "protecting" but at least supporting the public service actions or conduct throughout this process, and we can come to different conclusions about that. The witnesses come to one conclusion and Senator LeBreton has come to another, but it is open for us to draw conclusions from that, but it is a fact. And now we are back to the process to examine and I want to tell you where I am going so that there is no misunderstanding. I want to test the answer that the witness gave that on the one hand this was an inordinate, out-of-the context, complex, one only, one-off, unprecedented process; and on the other hand the conclusion reached in a memorandum on April — on September 27th that it was in the normal process, that all the normal processes be done. So between cup and lip there is some sort of Niagara Falls that I would like to explore here for a moment based on memorandum and the trail of memorandum that we have.

I just want to make it clear to everybody what I intend to do and see if the words match the conclusions — not that I disagree because we can all disagree.

## [Translation]

le dernier document on parle du 31 juillet. Donc, oui, nous étions préoccupés par la vitesse à laquelle il fallait réaliser le projet.

**Le sénateur Grafstein:** Vous aviez d'autres préoccupations, et j'aimerais en discuter, monsieur le président, si vous permettez, en ce qui concerne la poursuite du processus avant le 5 avril, ce qui était très propice.

**Le président:** Vous me permettez de poser une petite question supplémentaire? L'intégrité du processus de soumission. Qu'est-ce que vous entendez par le terme «soumission»?

**M. Cappe:** Il faut replacer les choses dans leur contexte - je suis content que vous demandiez de clarifier les choses, monsieur le président. Je faisais ici précisément référence à un document daté du 5 avril dont, je pense, le sénateur Grafstein était sur le point de nous parler, document publié sous forme de note de courrier électronique, dans lequel j'ai indiqué que je faisais rapport sur une réunion que j'avais tenue avec divers autres hauts fonctionnaires, et je cite:

Je leur ai dit que le SCT estimait que la chronologie des événements était la suivante:

Et je vais vous lire seulement les premières lignes de chaque description: «La protection de l'intégrité du processus de soumission; les questions relatives au personnel; la location des terrains et les questions foncières...». Mais il faut placer les choses dans le contexte du 5 avril.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, je veux commencer par cette période pour examiner ensuite les événements qui se sont déroulés après le 5 avril parce que j'en suis venu à la conclusion qu'à la fin du processus, il y avait eu cet échange de notes entre MM. Clark et Macdonald au sujet de la préoccupation... je ne veux pas utiliser le terme «protection», mais à tout le moins on voulait appuyer les décisions des fonctionnaires ou la conduite qu'ils ont adoptée durant tout le processus, et nous pouvons en venir à des conclusions différentes à ce sujet. Les témoins ont conclu d'une façon et le sénateur LeBreton, d'une autre, mais libre à nous de tirer les conclusions qui s'imposent, c'est un fait. Et maintenant, nous voilà revenus au processus à examiner et je tiens à vous dire dans quelle direction je m'en vais, de sorte qu'il n'y ait pas de malentendu. Je veux vérifier la réponse que le témoin a donnée, à savoir que, d'une part, cela était inhabituel, hors contexte, complexe, qu'il s'agissait d'un événement extraordinaire, d'un processus sans précédent; d'autre part, dans la conclusion à laquelle on en est venu dans la note de service d'avril... le 27 septembre, on disait qu'il s'agissait d'un processus normal, que tous les processus normaux avaient été respectés. Alors, il y a ici loin de la coupe aux lèvres, et j'aimerais explorer pendant un instant cette question en m'appuyant sur la note de service et en suivant le parcours de la note de service que nous avons.

Je tiens simplement à préciser à tout le monde ce que je veux faire et à voir si les termes correspondent aux conclusions... ce n'est pas parce que je suis en d'accord, parce que nous pouvons tous être en désaccord.



## [Text]

Let's start with April 5th, and again I am referring to the memorandum dated April 5th, document 011 — I am sorry, 001103, and it is a memorandum from Mr. Cappe to a number of others. It is to Mr. Clayton. It is to Mr. Gershberg. And it is apparently to all the members of the Treasury Board. Again, I won't reiterate what is on the face of the document because it indicates all the people that were involved.

But it is Mr. Cappe talking about the process, and he is speaking to Mr. Bennett, Mr. Rowat, HL and Broadbent where he discussed the issues.

I want to give a larger quote than Mr. Cappe, and this is what he said, and I quote from the memorandum:

I told them from a TBS perspective the hierarchy of issues was:

i) the protection of the integrity of the bidding process. This could be called into question from either the existing two (three with Mergeco) parties or for that matter third parties. I indicated we were most concerned about the legal liabilities but that there might be "political" liabilities as well.

My question to Mr. Cappe is: Tell us what you meant by that statement — those statements, I should say.

**Mr. Cappe:** As we were discussing earlier, our overriding concern, and I — if I may, I would like to read a sentence out of the next paragraph which says:

I indicated that if it weren't so primordial, that the bidding issues would NOT be first and that we were MOST concerned about the personnel issues...

So I — we had this responsibility for the personnel issues as well and that would have been first, but we were most concerned about the integrity of the bidding process. And the concern related to the discussion we had had earlier about how far we could deviate from the request for proposals process without creating a legal liability of either or any of Paxport, Claridge or Mergeco, and what we were — because at this point on April 5th, as I recall, the Claridge bid had not yet been withdrawn.

What I referred to later on, there may be "political" liabilities as well, was a reflection of my concern as a senior official that as the issue was playing out in the media that ministers could run the risk of being subject to critique by the media or the public at large that they were not respecting the process. I think earlier on in the discussions Senator Grafstein had made the point that there were both concerns about the legal formula, if you will, or process, and the general issue of staying within the process that had been identified earlier.

## [Traduction]

Commençons d'abord par le 5 avril, et là encore je fais référence à la note de service datée du 5 avril, le document 011... je m'excuse, 001103, il s'agit d'une note de service de M. Cappe à diverses personnes, notamment à MM. Clayton et Gershberg. Et apparemment, à tous les membres du Conseil du Trésor. Là encore, je ne vais pas répéter ce qui se trouve sur la couverture du document parce qu'on indique le nom de tous les intéressés.

Mais il s'agit de M. Cappe qui parle du processus, il s'adresse à M. Bennett, M. Rowat, HL et M. Broadbent, et il discute des questions pertinentes.

J'aimerais citer un plus large extrait que celui de M. Cappe, et c'est ce qu'il a dit, je cite ses propos figurant sur la note de service:

Je leur ai dit que le SCT considérait que la hiérarchie des événements était la suivante:

i) la protection de l'intégrité du processus de soumission. Cela pourrait être remis en question par l'une ou l'autre des deux parties (la troisième étant Mergeco) ou en fait des tiers. J'ai dit que nous étions très préoccupés par les responsabilités juridiques mais qu'il pourrait y avoir également des responsabilités «politiques».

Je demande donc ceci à M. Cappe: Dites-nous ce que vous entendiez par cette déclaration... ces déclarations, devrais-je dire.

**M. Cappe:** Comme nous en avons discuté tout à l'heure, notre préoccupation première était, et... si vous permettez, j'aimerais vous lire une phrase tirée du paragraphe suivant où on dit ceci:

J'ai indiqué que si la question n'était pas si primordiale, les questions concernant la soumission ne seraient PAS abordées en premier et que nous étions TRÈS préoccupés par les questions relatives au personnel...

Donc je... nous avions cette responsabilité à l'égard des questions touchant le personnel également et cela aurait été notre première préoccupation, mais nous étions surtout préoccupés par l'intégrité du processus de soumission. Et cette préoccupation concernait la discussion que nous avons eue antérieurement pour savoir jusqu'où nous pouvions dévier de l'obligation de demander des propositions sans créer de responsabilité juridique pour Paxport, Claridge ou Mergeco... parce qu'à ce moment-là, le 5 avril, d'après ce dont je me souviens, la soumission de Claridge n'avait pas encore été retirée.

Ce à quoi j'ai fait allusion plus tard, à savoir qu'il pouvait y avoir des «responsabilités politiques» également, vient du fait que, en tant que haut fonctionnaire, je me demandais si la question ne risquait pas de sortir dans les médias, que des ministres pouvaient risquer de faire l'objet de critiques par les médias ou la population dans son ensemble, où on dirait qu'ils n'ont pas respecté le processus. Je pense qu'au début des discussions, le sénateur Grafstein a indiqué que l'on était à la fois préoccupé par la formule ou le processus juridique, si vous voulez, et la question générale de savoir si le processus était respecté, processus qui avait été auparavant déterminé.

## [Texte]

So we had both a legal and a political concern, if you will, political in quotation marks, because as senior public servants we were not going to be partisan political but we were concerned or interested in serving the government of the day by using our intuition, if you will, to provide them with advice that they were going to run certain political risks.

**Senator Grafstein:** So this is, again, and correct me if I am wrong, this was again out of the normal process, this was something a little different than the normal process, your concern about all of these issues?

**Mr. Cappe:** To generalize a bit, I think that those — that is the role of senior public servants and that it would be appropriate to do that on a large array of issues. This was a very large process — a very large project. It was an unusual process as you put it — I guess I am not sure I would call it unusual as much as one which had a lot of factors at play and which was drawing a fair bit of public attention.

The other thing that it did was it was set up in a way that created winners and losers.

**Senator Grafstein:** It was also a one-off.

**Mr. Cappe:** I wouldn't say that.

**Senator Grafstein:** It was a one-off. Give me another precedent in Canada. You didn't have a precedent.

**Mr. Cappe:** We did the LAAs that way. That is why I want to be careful.

**Senator Grafstein:** But it was a one-off.

**Mr. Cappe:** Well, after —

**Mr. Clayton:** Maybe I could comment? I think on these large land lease deals, as I said last time, every one of them is a one-off.

**Senator Grafstein:** No, no.

**Mr. Clayton:** So this is different.

**Senator Grafstein:** No, no. Let me just explain to you what I mean by one-off and correct me if I am wrong, this is a one-off deal, it was an unprecedented transaction because there was no precedent —

**Mr. Cappe:** It was unlike any other.

**Senator Grafstein:** It was unlike any other; and, in fact, you were groping your way through the terms of reference to come up with something that would meet the public interest criteria. This was not an easy process to follow because you have explained that there were many parties, many pieces, and it was difficult to manage the process. In that sense, it was large, it was unprecedented, it was a one-off, and it was complex, and it was messy — these are all almost fair conclusions from your memoranda.

**Mr. Cappe:** Those are all words we used at different phases to describe the process.

## [Translation]

Nous avions donc une préoccupation d'ordre juridique et une préoccupation d'ordre politique, si vous voulez, politique entre guillemets, parce qu'en tant que hauts fonctionnaires, nous n'allions pas faire preuve d'esprit de parti, mais nous étions préoccupés de servir le gouvernement de l'époque en utilisant notre intuition, si vous voulez, pour lui donner des conseils et lui dire qu'il allait courir certains risques politiques.

**Le sénateur Grafstein:** Donc, pendant tout ce temps, et corrigez-moi si j'ai tort, vous vous inquiétiez à savoir si le processus normal avait été respecté, si l'on avait dévié du processus normal?

**M. Cappe:** Pour généraliser un peu, je pense que... c'est le rôle des hauts fonctionnaires et c'est ce que nous devons faire à propos d'une vaste gamme de questions. Le processus était très important, un très gros projet. C'était un processus inhabituel comme vous l'avez dit... je ne suis pas sûr que je le décrirais comme inhabituel, mais bien plutôt comme un processus qui renfermait de nombreux facteurs et qui attirait passablement l'attention du public.

L'autre chose, c'est que le processus a été établi de façon à créer des gagnants et des perdants.

**Le sénateur Grafstein:** C'était aussi un processus unique.

**M. Cappe:** Je ne dirais pas cela.

**Le sénateur Grafstein:** C'était un processus unique. Donnez-moi un autre précédent au Canada. Vous n'en aviez pas.

**M. Cappe:** Nous avons traité les questions d'administration aéroportuaire locale de cette façon. C'est la raison pour laquelle je tiens à être prudent.

**Le sénateur Grafstein:** Mais c'était un processus unique.

**M. Cappe:** Eh bien, après...

**M. Clayton:** Peut-être puis-je faire une observation? Je pense que ces importants contrats immobiliers, comme je l'ai dit la dernière fois, sont tous uniques en un sens.

**Le sénateur Grafstein:** Non, non.

**M. Clayton:** Donc c'est différent.

**Le sénateur Grafstein:** Non, non. Permettez-moi simplement de vous expliquer ce que je veux dire par processus unique et corrigez-moi si j'ai tort. Il s'agissait d'une entente unique, d'une transaction sans précédent parce qu'il n'y avait pas de précédent.

**M. Cappe:** C'était un projet qui différait de tous les autres.

**Le sénateur Grafstein:** Qui différait de tous les autres et, en fait, vous avanciez à tâtons dans le mandat pour en arriver à quelque chose qui répondrait aux critères d'intérêt visant à satisfaire l'intérêt du public. Ce n'était pas un processus facile à suivre parce que vous avez expliqué qu'il y avait de nombreuses parties, de nombreux éléments, et que le processus était difficile à gérer. En ce sens, c'était un projet important, sans précédent, unique, complexe et compliqué... ce sont là presque toutes des conclusions que l'on peut tirer de vos notes de service.

**M. Cappe:** Ce sont tous là des mots que nous avons utilisés à différentes phases pour décrire le processus.

[Text]

**Senator Grafstein:** Fine. I am trying to deal with this in some fashion.

**Mr. Clayton:** I would add it was not unique, if I may —

**Senator Grafstein:** Let's move on.

**Senator Tkachuk:** Could you just finish?

**Mr. Clayton:** It is not unique in that these very large development projects all have these elements within them. I could be — you could be having hearings on the fixed link to Prince Edward Island where the same types of issues in different ways would be brought up there. So, certainly all of these was messy but it was not unique.

**Senator Lynch-Staunton:** Let's go through the unprecedented deals that are unique, messy and complex and one-off.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman —

**Senator Lynch-Staunton:** No, just a moment. You are using words out of context.

**Senator Grafstein:** May I speak, Mr. Chairman?

As I understand it, I have been patient and I have followed the process here. Yes, I haven't been at other committee meetings and I am standing in for a previous member but I have tried to brief myself on this. I was following in the normal course my understanding of committee processes: A member of the committee goes forward, cross-examines the witnesses, I then — he comes to a certain conclusion.

**Senator Lynch-Staunton:** We don't cross-examine witnesses. We are not in court.

**Senator Grafstein:** I then look to the memorandum and the facts and ask amplification of questions. Now, as I am trying to complete at least a line of thought, and I assumed I was given the time to do that.

**Senator Tkachuk:** Senator Grafstein —

**Senator Grafstein:** I keep getting interrupted. I am not suggesting that I want to take all the time, but at least let me conclude my train of thought here because I am losing my train of thought.

**Senator Tkachuk:** Senator Grafstein, when I was asking questions the first time there were a number of occasions when you and Senator Stewart came to the fore and asked questions.

**Senator Grafstein:** But he is asking — he is now —

**Senator Tkachuk:** You did, too.

**Senator Grafstein:** No, I didn't parallel the questions. I was trying — I was asking for an amplification.

**Senator Tkachuk:** All I did is I asked the witness to finish the questions and you looked like you were upset that I asked the witness to finish answering the answer.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. J'essaie de décrire les choses d'une certaine façon.

**M. Clayton:** J'ajouterais qu'il n'était pas unique, si vous permettez...

**Le sénateur Grafstein:** Poursuivons.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourriez-vous simplement compléter votre affirmation?

**M. Clayton:** Ce n'est pas unique en ce sens que ces très grands projets immobiliers renferment tous ces éléments. Je pourrais... vous pourriez tenir des audiences sur le pont de l'Île-du-Prince-Édouard où vous aborderiez ici les mêmes genres de problèmes mais de façon différente. Donc, certainement, tout cela était compliqué mais pas unique.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Voyons maintenant ces accords sans précédent qui sont uniques, compliqués et complexes.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Non, juste un instant. Vous utilisez des termes hors contexte.

**Le sénateur Grafstein:** Puis-je intervenir, monsieur le président?

Je crois avoir été patient et j'ai suivi les règles. Vous avez raison, je n'ai pas participé à d'autres séances du comité, et je remplace ici quelqu'un qui siégeait avant au comité, mais je me suis documenté sur la question. J'ai suivi le cours normal de ce que, je crois savoir, être le processus du comité: un membre du comité pose une question, contre-interroge le témoin, et ensuite, je... il en vient à une certaine conclusion.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous ne contre-interrogeons pas les témoins. Nous ne sommes pas au tribunal.

**Le sénateur Grafstein:** Alors, j'examine la note de service et les faits et je pose d'autres questions. Maintenant, j'aimerais bien compléter au moins ma pensée, et j'ai supposé que j'avais le temps de le faire.

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Grafstein...

**Le sénateur Grafstein:** On m'interrompt toujours. Je ne dis pas que je veux parler tout le temps, mais au moins laissez-moi conclure mon idée ici, sinon je la perds.

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Grafstein, lorsque j'ai posé des questions la première fois, à certaines occasions, vous et le sénateur Stewart, vous êtes manifestés et vous avez posé des questions.

**Le sénateur Grafstein:** Mais il demande... maintenant, il...

**Le sénateur Tkachuk:** Vous aussi.

**Le sénateur Grafstein:** Non, je n'ai pas mis les questions en parallèle. J'essayais... j'essayais d'obtenir des explications.

**Le sénateur Tkachuk:** Tout ce que j'ai fait, c'est de demander au témoin de finir sa réponse et vous m'avez paru perturbé par cela.



[Texte]

**Senator Grafstein:** Senator, there is a material difference from trying to get a clarification of a question so one can understand what the responses are and then having parallel questions. Certainly, there is a difference.

**Senator Tkachuk:** What did he just say, then?

**The Chairman:** Order. Senator Grafstein has one point. But, Senator Grafstein, at one stage of the game just indicate when you will permit a supplementary question and those — instead of making comments on the nature of his questions ask the witness a question. Just ask the supplementary questions whenever the opportunity arises.

**Senator Grafstein:** Let me see if I can grasp the thread of a slender idea that I had a few moments ago.

Let's continue on that memorandum, if we could, Mr. Cappe, and you have been very helpful so far.

Let me conclude, again excerpting that memorandum, and this is your words, I take it, and I quote:

Overall, there was a concern that TBS rules and procedures would get in the way. I told him that we would give him priority, streamlined treatment and that we would give him direct access to senior officials as needed and one window if he wanted. I told him that we would give him priority treatment, but would not commit to quick turn around. I said that if he presented us with a complex difficult problem that we would give it priority treatment, but, we would not guarantee quick turnaround but rather serious and high priority treatment.

Now, my impression from this is that inordinate — and I use the word — inordinate time pressures were being placed on the decision-making process. Is that a fair conclusion to draw from your memorandum?

**Mr. Cappe:** We were concerned about the notion that there was a deadline and, indeed, the documentary evidence or the documents before you note on several occasions that there was a notional deadline of either May 31st or June 1st or, later on, July 31st, and we were concerned about that.

On the other hand, we wanted to not gratuitously be in the way. And I indicated in my opening remarks that we — that the Treasury Board has this challenge function to ask tough questions and therefore slow the process down to ensure that the right questions get asked. And we found in this case that, as the documents indicate, Mr. Broadbent had indicated he had a deadline and we were trying to ensure that while — that we could give him as fast answers as possible, so we weren't getting in the way in that sense, that nevertheless we were doing our job, and that by doing the job meant reviewing the material, coming to an informed and reasoned judgment and then getting back to him with an answer.

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Sénateur, il y a toute une différence entre essayer d'obtenir un éclaircissement sur une question afin de saisir la réponse et mettre les questions en parallèle. Il y a manifestement une différence.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'est-ce qu'il vient de dire alors?

**Le président:** À l'ordre. Le sénateur Grafstein a raison sur ce point. Mais, sénateur Grafstein, à un moment donné, il vous faudra simplement indiquer quand vous permettrez une question supplémentaire... au lieu de faire des commentaires sur la nature de ses questions, posez une question au témoin. Posez simplement les questions supplémentaires chaque fois que la possibilité se présentera.

**Le sénateur Grafstein:** Voyons voir si je peux reprendre le fil de la petite idée que j'avais il y a quelques instants.

Continuons avec cette note de service, si vous voulez, monsieur Cappe, et je dois vous dire que vous avez beaucoup collaboré jusqu'à maintenant.

Permettez-moi de conclure, là encore en tirant un extrait de cette note de service, et ce sont là vos mots, je suppose, et je cite:

En général, nous étions préoccupés par le fait que les règles et les procédures du SCT gênent le travail. Je lui ai dit que nous lui donnerions la priorité, un traitement privilégié, qu'il aurait accès directement aux hauts fonctionnaires au besoin, et qu'il obtiendrait une porte d'entrée s'il le voulait. Je lui ai dit que nous lui accorderions un traitement prioritaire, mais que nous ne nous engageons pas à régler l'affaire rapidement. J'ai dit que s'il nous soumettait un problème difficile et complexe, nous le traiterions en priorité; toutefois, nous ne lui garantirions pas un revirement rapide de la situation mais lui accorderions une priorité sérieuse et importante.

Voilà, j'ai maintenant l'impression que c'est inhabituel (et j'utilise le terme) des pressions inhabituelles qui s'exerçaient sur le processus décisionnel. Ai-je raison de tirer une telle conclusion de votre note de service?

**M. Cappe:** Nous étions préoccupés par le fait qu'il y avait un délai et en réalité, les preuves documentaires ou les documents que vous avez devant vous indiquent qu'à plusieurs reprises, il avait été question d'un délai soit du 31 mai, du 1<sup>er</sup> juin ou plus tard du 31 juillet, et cela nous préoccupait.

Par contre, nous ne voulions pas faire obstruction pour rien. Et j'ai dit dans ma déclaration préliminaire que nous... que le Conseil du Trésor a pour difficile fonction de poser des questions ardues et donc de ralentir le processus pour s'assurer que l'on soulève les bons éléments. Et nous avons constaté dans ce cas que, comme l'indiquent les documents, M. Broadbent avait précisé un délai et nous essayions de nous assurer qu'entre temps... nous lui donnerions les réponses le plus rapidement possible, donc nous ne faisons pas obstruction en ce sens; néanmoins, nous faisons notre travail, c'est-à-dire examiner les documents, en venir à un jugement éclairé et raisonné et ensuite lui donner une réponse.

[Text]

**Senator Grafstein:** Fine. Let me move to the next element here and that is a document shortly thereafter, April 27th, and again it is along the same lines. It is document 002101. This is a document of a — I think it is a note for an interdepartmental meeting of that date on human resources, which was one of the issues you raised in your previous memorandum.

**Mr. Cappe:** Yes, okay, that is just a few pages on.

**Senator Grafstein:** Does everybody have that? I don't want to race ahead.

**Mr. Cappe:** Is this the secret document entitled, "Interdepartmental Meeting" on T1T2 "Human Resources Issues"?

**Senator Grafstein:** Yes. Again, I look to the second sentence and it says — this is just based on a very important aspect of this, and that is the timing for an agreement of a ground lease, et cetera.

This timetable is extremely tight and we understand from Allan MacGillivray that every effort will be made by David Broadbent to ensure that nothing compromises the attainment of this objective.

That is in upper case and I assume that comes right from the memorandum so that you are obviously trying to draw — or people are trying to draw that issue to everybody's attention, that this is a tight timetable. Fair or unfair?

**Senator LeBreton:** Excuse me, senator. What page were you reading that from?

**Senator Grafstein:** Right from the top of the memorandum. It was paragraph 1 on page 3.

**Mr. Cappe:** Mr. Chairman, I don't know the source of this document and I really can't comment on it because I was not present for the meeting.

I shouldn't guess, but I will guess that it is a Privy Council document, or perhaps from the personnel policy side of the Treasury Board Secretariat, but I have no knowledge of this document, and I don't know who Mr. MacGillivray is.

**Senator Grafstein:** You may give the same answer to this response as well. I want to now move to document 00269 which is dated April 29th, and this is from Carole Swan to Mr. Gershberg, with copies to Mr. Clark and Mr. Cappe, and maybe either you, Mr. Cappe, or Mr. Gershberg might comment on this, and again I will quote to put it in the record but we would like the entire document to be in the record, Mr. Chairman.

**Senator LeBreton:** Can you give us the document number again?

**Senator Grafstein:** It is 00269 and it is dated April 29th from Carole Swan to Mr. Gershberg, one of the witnesses. And I am quoting now:

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Je passe maintenant à l'élément suivant ici, il s'agit d'un document qui a été publié peu de temps après, le 27 avril, qui contient à peu près la même chose. C'est le document 002101. Il s'agit d'un document... je pense que c'est une note pour une réunion interministérielle à cette date sur les ressources humaines, soit une des questions que vous avez soulevées dans votre note de service antérieure.

**M. Cappe:** Oui, d'accord, c'est seulement quelques pages plus loin.

**Le sénateur Grafstein:** Est-ce que tout le monde a cette note? Je ne veux pas précipiter les choses.

**M. Cappe:** Est-ce que c'est le document secret intitulé «Réunion interministérielle sur la questions des ressources humaines concernant les aéroports 1 et 2»?

**Le sénateur Grafstein:** Oui. Là encore, à la deuxième phrase, on dit... cela est fondé uniquement sur un aspect très important, c'est-à-dire le calendrier établi pour la conclusion d'un accord sur la location d'un terrain, et cetera:

Ce délai est extrêmement serré et nous croyons comprendre d'après Alan MacGillivray que David Broadbent déploiera tous les efforts possibles pour s'assurer que rien ne compromette l'atteinte de cet objectif.

C'est en majuscules et je suppose que cela provient directement de la note de service, donc vous essayez manifestement de... ou des personnes tentaient d'attirer l'attention de quelqu'un sur cette question, à savoir que c'était un délai serré. Vrai ou pas?

**Le sénateur LeBreton:** Excusez-moi, sénateur. À quelle page étiez-vous?

**Le sénateur Grafstein:** Juste en haut de la note de service, le premier paragraphe à la page 3.

**M. Cappe:** Monsieur le président, je ne connais pas la source du document et je ne peux pas vraiment faire de commentaires parce que je n'étais pas à la réunion.

Je ne devrais pas deviner, mais je dirais que c'est un document du Conseil privé, ou peut-être des responsables de la politique du personnel du Secrétariat du Conseil du Trésor, mais je ne connais pas ce document, et je ne sais pas qui est M. MacGillivray.

**Le sénateur Grafstein:** Vous allez peut-être répondre la même chose à cette question. Je veux maintenant passer au document 00269 qui est daté du 29 avril et c'est un document de Carol Swan à M. Gershberg, avec copie à M. Clark et M. Cappe, et peut-être que l'un de vous, monsieur Cappe ou monsieur Gershberg pourrait le commenter. Là encore, je vais en citer un extrait, mais nous aimerions que tout le document soit consigné au compte rendu, monsieur le président.

**Le sénateur LeBreton:** Pouvez-vous nous redonner le numéro du document?

**Le sénateur Grafstein:** C'est le document 00269, daté du 29 avril, c'est de Carol Swan à M. Gershberg, l'un des témoins. Je cite:



## [Texte]

Mr. Shortliffe has called this meeting to check on the status of the negotiations/discussions on the redevelopment project for T1 and T2. There remains serious concern at PCO over meeting the deadline established of June 1, 1993 to arrive at an agreement with Paxport Inc. or Mergeco.

So, again, it appears that there is a time pressure concern now emanating from PCO.

**Mr. Cappe:** There were — I want to put this in context. There was — this was at a time in April when the redevelopment project was becoming important as one of the few Crown projects — or it wouldn't be a Crown project — but one of the few projects on Crown land that would be seen as an economic development project and there was certainly testimony that ministers were keen to see this advance during the — during that period when Toronto was going through some difficulty in economic terms.

As well, there was an understanding that a number of — that senior officials had, certainly, that there was a need to get on with the project and that it should be completed as quickly as possible. So that clearly — it was made clear to all of us that there was a deadline established of June 1st and that was something that we thought was difficult to meet.

**Senator Grafstein:** Why June 1st?

**Mr. Cappe:** I have no idea quite frankly.

**Senator Grafstein:** Who established it then? Did that come from Privy Council?

**Mr. Cappe:** I don't know the answer to that. But, clearly, it was my understanding from meetings with Mr. Shortliffe and Mr. Broadbent that there was a June 1st or May 31st variously described.

**Senator Grafstein:** So your best knowledge is that — we will get it from someplace else — your best knowledge is that it probably emanated from PCO to bring this to some speedy conclusion.

**Mr. Cappe:** Mr. Broadbent, recall, was on contract to Transport, but one of the two.

**Senator Grafstein:** Fair enough. We will get it from them.

Let me move on, again dealing with the test of "in the normal course". Again, there is a comment on page 2 of that same memorandum — and, again, if you have no direct knowledge of this or you can't comment on this I will quite understand, but I want to put it on the record, and I quote from page 2:

Below are some background notes on the remaining agenda items and some questions you may wish to ask. It is currently very difficult for us to stay on top of this file since Mr. Broadbent is dealing bilaterally with senior officials at PCO. As well, the people at Transport working with Mr. Broadbent are reticent to discuss issues.

## [Translation]

M. Shortliffe a convoqué cette réunion pour s'informer de l'état des négociations et des discussions sur le projet de réaménagement des aérogares 1 et 2. Le BCP s'inquiète sérieusement de ne pas pouvoir respecter le délai fixé du 1<sup>er</sup> juin 1993 pour en arriver à un accord avec Paxport Inc. ou Mergeco.

Là encore, il semble y avoir une contrainte de temps qui provienne du BCP.

**M. Cappe:** Il y avait... je veux replacer cela dans son contexte. Il y avait... c'était à un moment donné au mois d'avril lorsque le projet de réaménagement prenait de l'importance et devenait l'un des grands projets de la Couronne, ou cela n'en serait peut-être pas un... mais l'un des rares projets sur des terres de la Couronne qui serait considéré comme un projet de développement économique; et on peut certainement trouver des témoignages selon lesquels les ministres voulaient faire avancer le projet au moment où Toronto éprouvait des difficultés économiques.

De même, on comprenait qu'un certain nombre de... que des hauts fonctionnaires avaient certainement... qu'il fallait faire avancer le projet et qu'il devait être terminé le plus rapidement possible. Donc, manifestement... il a été établi clairement pour nous tous qu'il y avait un délai de fixé au 1<sup>er</sup> juin et c'était là un délai qui était difficile à respecter.

**Le sénateur Grafstein:** Pourquoi le 1<sup>er</sup> juin?

**M. Cappe:** Franchement, je n'en ai aucune idée.

**Le sénateur Grafstein:** Qui l'a fixé? Est-ce que c'est le Conseil privé?

**M. Cappe:** Je n'ai pas de réponse à cette question. Mais, manifestement, à la suite des réunions avec MM. Shortliffe et Broadbent, j'ai cru comprendre qu'il était question d'un échéancier, soit du 1<sup>er</sup> juin ou du 31 mai.

**Le sénateur Grafstein:** Donc, au meilleur de votre connaissance, vous diriez que (nous allons obtenir la réponse ailleurs) donc, au meilleur de votre connaissance, vous diriez que l'urgence venait probablement du BCP.

**M. Cappe:** M. Broadbent, d'après ce que je me rappelle, était un employé contractuel de Transport Canada, mais l'urgence venait de l'un des deux.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Nous allons leur demander.

Je poursuis donc, pour aborder encore la question du «cours normal des choses». À nouveau, on trouve une observation à la page 2 de cette même note de service... et là encore, si vous ne connaissez pas directement la réponse à cette question ou que vous ne pouvez pas faire de commentaire, je vais très bien comprendre, mais je tiens à ce que cela soit consigné au compte rendu, et je cite la note de service, page 2:

On trouvera ci-dessous certaines notes d'information sur les autres points à l'ordre du jour ainsi que certaines questions que vous pourriez souhaiter poser. Il nous est actuellement très difficile de garder la haute main sur ce dossier, puisque M. Broadbent discute également avec des hauts fonctionnaires du BCP. De même, les gens de Transport Canada qui



[Text]

[Traduction]

What does that mean? Is that in the normal course?

**Mr. Cappe:** No, that is not in the normal course but then we didn't — did not typically hire an outside consultant to be the negotiator on such a file. So that was not in the normal course either.

What I described earlier as when Mr. Rowat took responsibility for the file, we had better access to information. I think that came up in the question on Mr. Gonu's memorandum earlier. So Mr. Broadbent was dealing with Privy Council Office and, at the working level, our staff was not getting as much information as they wanted.

**Senator Grafstein:** And now on page 4 of that same memorandum, I will quote:

The deadline of June 1 still appears extremely optimistic. Negotiations are to be completed with sensitive personnel and financial issues still to be worked out.

Now, again, we are talking about this on a date which is April 29th, not much time to June 1st.

The deadline of June 1 still appears extremely optimistic.

And then the last sentence:

Locking in a complex deal under a long term lease in such a short period may not be very prudent.

What is meant by that if you can tell us? Is that in the normal course?

**Mr. Cappe:** Once again, we were trying to handle a very complex, messy — all of those words — file and this says "Locking in a complex deal..." as it was — we had a number of concerns which are evident in the previous pages of this memorandum relating to the transfer of the personnel, relating to the financibility of the project, and you have heard other testimony on that subject, that it was our view that in the month remaining from April 29th to June 1st that we would not be able to resolve those issues. Indeed, that was a theme that we had established earlier in the memoranda where we said we did not think that we could meet that deadline. And, indeed, the project was not resolved on that deadline.

**Senator Grafstein:** Earlier on, back to the top of page 4 under "Timetable" this quote:

Mr. Shortliffe may indicate the need to meet regularly to keep things on track for June 1.

Again, that arises in that memorandum dated April 29th.

It would be helpful if there was also a briefing of other officials on a regular basis before DMs meet.

travaillent avec M. Broadbent sont réticents à discuter des problèmes.

Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce cela le cours normal des choses?

**M. Cappe:** Non, ce n'est pas normal, mais nous n'avions pas... en général, nous n'engagions pas de consultant de l'extérieur pour agir à titre de négociateur dans un dossier comme celui-là. Donc, ce n'était pas normal non plus.

Lorsque M. Rowat a pris la responsabilité du dossier, comme je l'ai dit tout à l'heure, il était plus facile pour nous d'avoir accès à l'information. Je pense que cet aspect a été soulevé dans la question posée au sujet de la note de service de M. Gonu tout à l'heure. Donc, M. Broadbent discutait avec le Bureau du Conseil privé et, au niveau de l'exécution, notre personnel n'obtenait pas toute l'information qu'il souhaitait avoir.

**Le sénateur Grafstein:** Je passe maintenant à la page 4 de la même note de service, et je cite:

Le délai du 1<sup>er</sup> juin paraît toujours extrêmement optimiste. Les négociations doivent être terminées bien qu'il reste toujours à régler des questions délicates concernant le personnel et l'aspect financier.

Là encore, nous parlons de la note du 29 avril, ce qui n'est pas loin avant le 1<sup>er</sup> juin.

Le délai du 1<sup>er</sup> juin paraît toujours extrêmement optimiste.

Ensuite on dit à la dernière phrase:

Conclure un accord complexe dans le cadre d'un bail à long terme en une si courte période ne serait peut-être pas très prudent.

Qu'est-ce que l'on veut dire par là, si vous pouvez nous répondre? Est-ce que c'est normal?

**M. Cappe:** Là encore, nous essayions de régler une question très complexe, un dossier très complexe, où il est question de conclure un accord complexe, comme c'était le cas... nous avons fait part d'un certain nombre de préoccupations qui sont évidentes dans les pages précédentes de la note de service concernant le transfert du personnel, le financement du projet, et vous avez entendu d'autres témoignages à cet égard, à savoir que nous estimions au cours du mois qui allait s'écouler entre le 29 avril et le 1<sup>er</sup> juin, ne pas être en mesure de régler ces questions. En fait, nous avions soulevé la question antérieurement dans la note de service lorsque nous avons dit que nous ne pensions pas pouvoir respecter ce délai. Et, effectivement, le projet n'a pas été achevé à cette date.

**Le sénateur Grafstein:** Mais avant, en haut de la page 4 sous la rubrique «Calendrier», on dit ceci:

M. Shortliffe indiquera peut-être qu'il est nécessaire de se rencontrer régulièrement pour faire en sorte que le délai du 1<sup>er</sup> juin soit respecté.

Là encore, c'est une question qui est soulevée dans la note de service datée du 29 avril.

Il serait utile d'informer également les autres fonctionnaires régulièrement avant qu'ils ne rencontrent les sous-ministres.

## [Texte]

I want to leave that quote for a moment and come back to the next document because I think there is a parallel here. The next document is a memorandum from Carole Swan or Bill Cleevely for Carole Swan to Mr. Gershberg in preparation for this meeting with Mr. Shortliffe.

**Mr. Cappe:** That is 00272?

**Senator Grafstein:** This is 00272 dated May 10. Here we are 10 days later, 12 days later. I want to read this and get your response to this.

Mr. Shortliffe has called this meeting to check on the status of the negotiations on the redevelopment project for T1 and T2. There remains strong pressure to meet the deadline of May 31, 1993, to arrive at an agreement. The Minister of Transport announced on Wednesday, May 5, 1993, that "Formal negotiations based on the proposal submitted by Paxport are currently under way" (see attached press release).

Where was this strong pressure coming from, Mr. Gershberg or Mr. Cappe?

**Mr. Gershberg:** Well, strong pressure in the sense that there were a number of meetings and there was discussion, continuing discussion over the deal and of course with the Mergeco group starting on May 5th. The deadline didn't move. I mean it was quite clear, as one went to these meetings, that the goal, if you wish, was to try to complete the negotiations by the date of May 31st.

As Mr. Cappe stated earlier, we were always sceptical that we could do that in that timeframe, and indeed it turned out that we couldn't. You know, I think it is fair to say that deadlines are not unusual in a variety of projects. One always tends to work to a deadline, sometimes they are realistic and sometimes they are not realistic, and often they move. There is no question through that period —

**Senator Grafstein:** I don't mean to interrupt your train of thought, and you will come back, but we get these other words in these memorandums, it is not prudent. It is not a question of just a time line, the complexity of the issues. It is not prudent, we are being told by public servants to themselves.

**Senator Lynch-Staunton:** Where is that?

**Senator Grafstein:** In the memorandum that I previously quoted that is on the record.

**Senator Tkachuk:** Could I ask a supplementary?

**Senator Lynch-Staunton:** Where does the word "prudent" appear?

**Mr. Cappe:** It is 00269, page 4 at the very bottom.

**Senator Grafstein:** Page 4 on the timetable of previous memorandum:

## [Translation]

Je vais laisser cette citation de côté pour l'instant et passer au document suivant parce que je pense que l'on peut établir un parallèle ici. Ce document est une note de service rédigée par Carol Swan ou Bill Cleevely mais pour Carole Swan à l'intention de M. Gershberg en vue de cette réunion avec M. Shortliffe.

**M. Cappe:** C'est le document 00272?

**Le sénateur Grafstein:** Oui, le document 00272 daté du 10 mai. Nous voici donc 10 jours plus tard, 12 jours plus tard. Je vais vous le lire et j'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez.

M. Shortliffe a convoqué cette réunion pour connaître l'état des négociations concernant le projet de réaménagement des aéroports 1 et 2. Les pressions sont encore très fortes pour respecter le délai du 31 mai 1993 et en arriver à une entente. Le ministre des Transports a annoncé le mercredi 5 mai 1993 que des «négociations officielles basées sur la proposition soumise par Paxport sont actuellement en cours» (voir communiqué ci-joint).

D'où venait cette forte pression, monsieur Gershberg ou monsieur Cappe?

**M. Gershberg:** On peut dire que la pression était forte en ce sens qu'il y avait plusieurs réunions, des discussions, on poursuivait les discussions sur l'accord et bien sûr les pourparlers avec le groupe Mergeco qui ont commencé le 5 mai. Le délai n'avait pas changé. C'était très clair, au moment où nous assistions à ces réunions, que l'objectif, si vous voulez, était d'essayer de terminer les négociations avant le 31 mai.

Comme M. Cappe l'a dit tout à l'heure, nous avons toujours douté pouvoir atteindre cet objectif dans ce délai, et en fait, il s'est avéré que nous n'avons pas réussi. Vous savez, je crois qu'il est juste de dire que des délais ne sont pas inhabituels dans divers projets. On a toujours tendance à travailler pour respecter des délais, qui parfois sont réalistes, parfois non, et souvent ils changent. Il ne fait aucun doute qu'au cours de cette période...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne veux pas vous faire perdre le fil de vos pensées, et nous allons revenir à ce que vous dites, mais on précise dans ces notes de service que cela n'est pas prudent. Ce n'est pas simplement une question de délai, mais il y a aussi la complexité des enjeux. Ce n'est pas prudent, comme le disent les fonctionnaires eux-mêmes.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Où lisez-vous cela?

**Le sénateur Grafstein:** Dans la note de service que j'ai citée précédemment et qui est consignée au compte rendu.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourrais-je poser une question supplémentaire?

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Où voyez-vous le mot «prudent»?

**M. Cappe:** Dans le document 00269, à la page 4, tout en bas.

**Le sénateur Grafstein:** À la page 4 du calendrier inclus dans la note précédente:

[Text]

Locking in a complex deal under a long term lease agreement in such a short period may not be very prudent.

**Senator Lynch-Staunton:** That is an opinion; that is right.

**Senator Tkachuk:** I want to ask a supplementary, Senator Grafstein, which is just — it relates strictly to his question, okay, on the pressure.

Were you getting pressure from the minister, your minister of the Treasury Board?

**Mr. Gershberg:** That is again getting into discussions with the minister, but let me say —

**Senator Tkachuk:** Was Carole Swan getting pressure from the minister or B. Cleevly getting pressure from the minister? Was he phoning Mr. Cleevly and saying, "Gee, Mr. Cleevly, move this file"?"

**Mr. Gershberg:** Let me say, senator, that in meetings that Mr. Cappe and I attended on different occasions it was clear that we were working to this May 31st deadline and there was a real hard attempt to complete the project by that time. We always had concerns about the possibility of doing so and the fact of the matter is that we weren't able to do so. There were difficult issues on the personnel side. There were official language issues.

**Senator Tkachuk:** That is fine. That is good you guys are doing that. Were you getting calls from the Minister of Transport?

**Mr. Cappe:** I think the strong pressure that we are referring to here was certainly a common understanding among officials that there was an urgency to this project. We had heard that ministers had been concerned about — and, indeed, the reference to the Minister of Finance's economic statement in announcing it going back to the previous year had indicated that it was important. The strong pressure I think was a reflection of the number of meetings that were being called; Mr. Broadbent coming back from his negotiations indicating that he wanted to see progress quickly because he needed to deliver May 31.

**Senator Tkachuk:** Mr. Broadbent?

**Mr. Cappe:** I mean there is no — we have not said that there are ministers who are telling us as public servants this, but there was a common understanding among senior public servants that there was an urgency to the file to get the deal done by May 31st.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**The Chairman:** Could I have a supplementary, too, Senator Grafstein?

**Senator Grafstein:** Sure, Mr. Chairman, help yourself.

**The Chairman:** Miss Swan wrote on April 29th in which she looks up to heaven and asks: Does Mergco exist? And on May 10th apparently it does. That is 11 days later. Transport

[Traduction]

Conclure un accord complexe dans le cadre d'un bail à long terme en une si courte période ne serait peut-être pas très prudent.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** C'est une opinion, n'est-ce pas?

**Le sénateur Tkachuk:** Sénateur Grafstein, j'aimerais poser une question supplémentaire qui n'est que... qui ne porte strictement que sur sa question, d'accord, c'est-à-dire la pression.

Est-ce que le ministre, votre ministre du Conseil du Trésor exerçait des pressions sur vous?

**M. Gershberg:** Là encore, on entre dans des discussions avec le Ministre, mais je peux vous dire...

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que le ministre exerçait des pressions sur Carole Swan ou B. Cleevly? Est-ce qu'il téléphonait à M. Cleevly pour lui dire: «Bon sang, monsieur Cleevly, faites vite dans ce dossier»?

**M. Gershberg:** Sénateur, permettez-moi de dire qu'au cours des différentes réunions auxquelles M. Cappe et moi-même avons assisté, il était évident que nous faisons tout pour respecter ce délai du 31 mai et que nous avons travaillé très fort pour compléter le projet avant cette date. Nous nous demandions toujours s'il était possible de le faire et il s'est avéré que nous n'avons pas réussi. Il y avait des questions difficiles à régler concernant le personnel. Il y avait aussi des problèmes concernant les langues officielles.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Vous travaillez dans le bon sens. Est-ce que le ministre des Transports vous téléphonait?

**M. Cappe:** Je pense que la forte pression dont nous parlons ici, et c'était bien compris des fonctionnaires, résidait dans l'urgence du projet. Nous avions entendu dire que la conclusion de ce projet préoccupait les ministres... et en fait, le ministre des Finances, dans l'annonce du projet faite l'année précédente, avait indiqué que c'était important. La forte pression, je pense, provenait du nombre de réunions qui étaient convoquées, de M. Broadbent qui revenait de ses séances de négociation en disant qu'il voulait que l'on progresse rapidement parce qu'il lui fallait respecter le délai du 31 mai.

**Le sénateur Tkachuk:** M. Broadbent?

**M. Cappe:** Je veux dire il n'y a pas de... nous n'avons pas dit que des ministres nous disaient quoi faire à nous fonctionnaires, mais les hauts fonctionnaires comprenaient tous que le dossier était urgent, qu'il était urgent de conclure l'accord avant le 31 mai.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le président:** Pourrais-je poser une question supplémentaire, moi aussi, sénateur Grafstein?

**Le sénateur Grafstein:** Certainement, monsieur le président, allez-y.

**Le président:** Mme Swan a écrit le 29 avril qu'elle implorait les dieux et se demandait si Mergco existait. Et le 10 mai, il semble que oui. Nous sommes onze jours plus tard. Transport



## [Texte]

Canada has indicated it is now officially negotiating with the new company Pearson Development Corporation.

My question to you is this: This is a week or so before the arrival of Mr. Rowat. Was it not true that personnel matters and a variety of other things were almost immediately resolved on his coming, and the Air Canada contract begun?

**Mr. Cappe:** The difference on the status of Mergeco was May 5th because in May 5th in that intervening period between April 29th and May 10th Mergeco formally became the people with whom we were negotiating because Claridge had withdrawn its bid.

**Mr. Gershberg:** Mr. Rowat, I think, came on board June 15th.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, may I?

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Grafstein:** One can conclude something different than that. The person that calls these meetings and seems to be coordinating this appears to be Mr. Shortliffe.

**Mr. Cappe:** Mr. Shortliffe certainly had called a number of meetings in that period, and I attended a number of meetings in his boardroom, as I did with Madam Labelle in her boardroom on the file in that period.

**Senator Grafstein:** Let me focus on Mr. Shortliffe and then leave Ms Labelle alone. Again, is it usual for the Clerk of the Privy Council to take hold of an issue like this and provide a weekly, almost daily, supervisory overview or oversight on a transaction of this nature? Is this usual?

**Mr. Cappe:** I have already commented too often on the word "usual" so if I may try —

**Senator Grafstein:** I am trying to do it a fact at a time.

**Mr. Cappe:** Okay. It is not usual for the Clerk of the Privy Council to be involved in all manner of files. As I indicated earlier, this was a complex file and a large one. There had been obvious ministerial interest in this as reflected in the public record. I mean we had a number of ministers commenting. You had ministers from Toronto who were keen to see this go ahead. So in that sense it is — over that same period as I was calling out the number of meetings I had had with Mr. Shortliffe, I was struck by how many I had had on other subjects as well.

So we were then in the process of dealing with budget matters. We were also dealing with —

**Senator Grafstein:** What I am trying to suggest is this —

**Senator Lynch-Staunton:** Listen to the answer. Let him finish.

**Senator Tkachuk:** I want to hear the answer.

**Mr. Cappe:** — other issues.

## [Translation]

Canada avait indiqué qu'il entreprenait officiellement des négociations avec la nouvelle entreprise *Pearson Development Corporation*.

Je vous pose donc la question suivante: On en est à une semaine ou à peu près avant l'arrivée de M. Rowat. N'est-il pas vrai que les problèmes de personnel et diverses autres questions ont été presque immédiatement réglés à son arrivée, et que le contrat avec Air Canada a été mis en place?

**M. Cappe:** En ce qui concerne la situation de Mergeco, la différence, c'est le 5 mai, parce que durant cette période transitoire entre le 29 avril et le 10 mai, le groupe Mergeco est devenu le groupe officiel avec qui nous négocions parce que Claridge avait retiré sa soumission.

**M. Gershberg:** M. Rowat, je pense, est entré en scène le 15 juin.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, vous permettez?

**Le président:** Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** On peut en tirer une autre conclusion. La personne qui convoque les réunions et semble coordonner le tout paraît être M. Shortliffe.

**M. Cappe:** M. Shortliffe a certainement convoqué un certain nombre de réunions au cours de cette période, et j'ai assisté à certaines d'entre elles dans la salle de conseil, tout comme j'ai assisté à des réunions sur le dossier dans la salle de conseil de Mme Labelle au cours de cette période.

**Le sénateur Grafstein:** Permettez-moi de me concentrer sur M. Shortliffe et de mettre Mme Labelle de côté. Là encore, est-ce que c'est normal que le greffier du Conseil privé prenne en main une question comme celle-là et effectue une surveillance hebdomadaire, presque quotidienne, d'une transaction de cette nature? Est-ce que c'est habituel?

**M. Cappe:** J'ai déjà fait trop de commentaires sur le mot «habituel», donc si vous permettez...

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie de prendre les faits un à la fois.

**M. Cappe:** D'accord. Il n'est pas habituel que le greffier du Conseil privé intervienne dans un dossier. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il s'agissait d'un dossier complexe et lourd. Comme on l'a vu dans les médias, les ministres s'intéressaient beaucoup à cette question. Ce que je veux dire, c'est que divers ministres ont fait des commentaires. Des ministres de Toronto souhaitaient que le projet aille de l'avant. Donc, en ce sens... durant la même période au cours de laquelle je convoquais les diverses réunions avec M. Shortliffe, j'ai été frappé de voir combien d'autres réunions j'ai tenues avec lui sur d'autres sujets également.

Donc nous examinions également à ce moment-là les questions budgétaires. Tout comme...

**Le sénateur Grafstein:** Ce que je veux dire, c'est ceci...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Écoutez la réponse. Laissez-le finir.

**Le sénateur Tkachuk:** Je veux entendre la réponse.

**M. Cappe:** ...nous examinions d'autres questions.

*[Text]*

**Senator Lynch-Staunton:** Other issues.

**Mr. Cappe:** Other issues of grand moment and of significance to ministers were issues that Mr. Shortliffe would get —

**Senator Lynch-Staunton:** Exactly, and that is his reply.

**Senator Grafstein:** I am not denying that. What you are saying, and tell me if I conclude fairly from what you have said, Mr. Cappe, and I don't want to take it out of context, is that you — I don't want to take it out of context and you can correct me if I am being inappropriate here. I am trying to look at the memorandum, listen to the evidence and trying to deduct a fair conclusion; and if it is not fair, please correct me, and that is this: The Treasury Board has a lot of interface, you, the secretariat, with the Clerk of the Privy Council, on a myriad of matters, and you meet with them regularly on a myriad of matters. What I am concluding from this, to see if it is fair, is that there appeared to be an inordinate or unusual attention on this one issue, not the myriad of other issues that you had with the Privy Council, on this particular set of circumstances.

**Mr. Cappe:** That calls for a judgment which I am not prepared to make, but you can — I am sure that different senators would come to a different judgment on that and neither would be unreasonable.

**Senator Grafstein:** Fair enough. Then, factually, there was more than an unusual number of times that you met with the Privy Council, the Clerk of the Privy Council, on a singular matter.

**Mr. Cappe:** All I can do is give you examples, and this is why I would like to go back to this. As we were doing the fiscal framework and the budget, I was meeting with Mr. Shortliffe on those kinds of issues. As we dealt with aid to Russia, I met with Mr. Shortliffe on those kinds of issues. As we dealt with the issue of South Africa from time to time, I ended up in a meeting with Mr. Shortliffe.

So that if you want to come to a judgment about whether it was usual, you then have to assess whether it was an issue of significant moment that would interest and be important to the Clerk. I really suggest that you have that conversation with Mr. Shortliffe.

**Senator Grafstein:** Fair enough. I don't want to take something out. I am trying to draw a reasonable conclusion from your memoranda and the information that we have, the traffic pattern. I am trying to assess the traffic pattern and say how much traffic was spent on this particular dossier compared to the other myriad files that obviously is traffic patterns that are normal with respect to you and the Treasury Board and the Privy Council. We will all come to our own conclusions but the facts will speak for themselves.

**Senator Tkachuk:** The documents here are documents on this file. We don't have documents from all the other files, right?

*[Traduction]*

**Le sénateur Lynch-Staunton:** D'autres questions.

**M. Cappe:** Les autres questions de grande importance pour les ministres, c'étaient des questions que M. Shortliffe...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Exactement, et c'est sa réponse.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne le nie pas. Ce que vous dites, et dites-moi si je tire une conclusion équitable de vos propos, monsieur Cappe, je ne veux pas vous citer hors contexte, c'est que vous... je ne veux pas vous citer hors contexte et corrigez-moi si je n'ai pas raison ici. J'examine la note de service, j'écoute les témoignages et j'essaie d'en tirer une conclusion équitable; si ma conclusion n'est pas équitable, je vous en prie, corrigez-moi. Ma conclusion, elle est la suivante: le Conseil du Trésor a eu beaucoup de contacts, c'est-à-dire vous, le secrétariat, avec le greffier du Conseil privé au sujet de toute une kyrielle de questions et vous rencontrez ses représentants régulièrement pour discuter de diverses questions. Ce que j'en conclus, pour voir si cela est équitable, c'est qu'on semble accorder une attention inhabituelle ou extraordinaire à ce projet, et non pas aux diverses autres questions dont vous avez discuté avec le Conseil privé, et ce, dans ces circonstances particulières.

**M. Cappe:** Vous portez là un jugement que je ne suis pas disposé à faire, mais vous pouvez... je suis sûr que d'autres sénateurs en viendraient à un jugement différent à ce sujet et ni l'un ni l'autre ne seraient déraisonnables.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Alors, en réalité, vous avez, au cours d'un nombre inhabituel d'occasions, rencontré le Conseil privé, le greffier du Conseil privé au sujet d'une question précise.

**M. Cappe:** Tout ce que je peux faire, c'est de vous donner des exemples, et c'est la raison pour laquelle j'aimerais revenir à ce qui suit. Au moment où nous établissions le cadre financier et le budget, j'ai rencontré M. Shortliffe pour discuter de ces questions. Au moment où il était question de l'aide à accorder à la Russie, j'ai rencontré M. Shortliffe pour en discuter. À l'occasion, il était question du problème de l'Afrique du Sud, et je me suis trouvé à rencontrer M. Shortliffe.

Donc, si vous voulez en conclure que c'était habituel, vous allez devoir évaluer s'il s'agissait d'une question de très grande importance et d'un très grand intérêt pour le greffier. Vraiment, je vous propose d'en parler avec M. Shortliffe.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Je ne veux pas prendre les choses hors contexte. J'essaie de tirer une conclusion raisonnable de vos notes de service et de l'information que nous avons sur la fréquence des réunions. J'essaie d'évaluer la fréquence des réunions et de voir combien ont été consacrées à ce dossier en particulier comparativement aux nombreux autres dossiers qui, manifestement, nécessitent des rencontres normales entre vous, le Conseil du Trésor et le Conseil privé. Nous allons tous tirer nos propres conclusions, mais les faits vont parler d'eux-mêmes.

**Le sénateur Tkachuk:** Les documents ici sont des documents qui portent sur ce dossier. Nous n'avons pas de documents sur les autres dossiers, n'est-ce pas?



[Texte]

**Mr. Cappe:** You can ask Mr. Shortliffe.

**Senator Tkachuk:** I am asking you: Do you have documents from all your other files in your book?

**Mr. Cappe:** No, I don't. I have given a couple of other examples.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, it is nine o'clock. I would like to explore another topic that I think is within the knowledge of and the responsibility of this particular group, and I will tell you what it is, and it may not be appropriate to open this topic at this time, but I think it is relevant. May I at least set it out and then you can determine, Mr. Chairman, if it is appropriate to deal with it now or later, but it certainly should be from these officials, and it all emanates from our good colleague Senator Lynch-Staunton here about what is normal, what is usual. Shall I tell what it is?

**The Chairman:** That would be helpful.

**Senator Grafstein:** There is a lot of confusion in my mind with respect to the Mergeco, and I would like to start that discussion on Mergeco with an agreement based on a document I have received, 002064, dated January 14th, 1993. It is an agreement between the parties that is the first agreement that I found dealing with Mergeco, and this follows on December 7th there was an approval of Paxport, and we have talked about —

**The Chairman:** Okay. You have given me notice of what you are going to ask. All I want to ask you is this: It is now nine o'clock. How much time do you want? We usually leave a bit of time for Mr. Nelligan.

**Senator Grafstein:** I understand that which is why I raise it now.

**The Chairman:** Can you do it in 10 minutes or can you try?

**Senator Grafstein:** I can try, but I think that they are rather complex issues and it goes to the heart, I think, of one of our concerns here.

**The Chairman:** All right, go ahead.

**Senator Grafstein:** And that is the nature of the transaction. It is a financial analysis. It is a financial analysis.

On December 7th the process which you are surveilling allows one party to get through the process and we call it — it has been called the preferred bid or the winner or whatever. Tell me, on December 7th what is the legal — the appropriate legal definition of what Paxport picked up? What did it get on December 7th in law?

**Mr. Clayton:** I would not like to provide legal opinions. I am not a lawyer.

After a bidding process, Paxport was identified as, in effect, the best overall acceptable proposal, which I then in my administrative hat, not legal hat, said under that process that they would then

[Translation]

**M. Cappe:** Vous pouvez demander à M. Shortliffe.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous le demande à vous: Est-ce que vous avez des pièces tirées de tous vos autres dossiers dans votre documentation?

**M. Cappe:** Non, je n'en ai pas. J'ai donné quelques autres exemples.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, il est 21 heures. J'aimerais explorer une autre question qui, je pense, est du domaine et de la responsabilité du comité, et je vais vous dire de quoi il s'agit, bien qu'il ne soit peut-être pas approprié d'aborder ce sujet à ce moment-ci, mais je crois qu'il est pertinent. Puis-je à tout le moins l'énoncer après quoi vous pourrez établir, monsieur le président, s'il convient d'en discuter maintenant ou plus tard, mais nous devrions certainement poser ces questions à ces fonctionnaires. Tout cela découle des questions de notre cher collègue, le sénateur Lynch-Staunton, au sujet de ce qui est normal et habituel. Puis-je vous dire ce qui en est?

**Le président:** Cela serait utile.

**Le sénateur Grafstein:** Je suis très confus au sujet du groupe Mergeco, et j'aimerais entamer cette discussion sur Mergeco en examinant une entente basée sur un document que j'ai reçu, le document 002064, daté du 14 janvier 1993. Il s'agit d'une entente entre les parties qui est la première entente que j'aie trouvée avec Mergeco, et cela fait suite au 7 décembre où il y avait eu approbation de la soumission de Paxport, dont nous avons parlé...

**Le président:** Très bien. Vous m'avez informé de ce que vous allez demander. Tout ce que je veux dire, c'est qu'il est maintenant 21 heures. Combien de temps voulez-vous avoir? Nous laissons habituellement un peu de temps à M. Nelligan.

**Le sénateur Grafstein:** Je comprends, c'est la raison pour laquelle je soulève cette question maintenant.

**Le président:** Est-ce que vous pouvez vous en tirer en 10 minutes ou pouvez-vous essayer de le faire?

**Le sénateur Grafstein:** Je peux essayer. Mais je crois qu'il s'agit de questions plutôt complexes qui vont au cœur, je pense, de l'une de nos préoccupations ici.

**Le président:** Très bien, allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Il s'agit de la nature de la transaction. C'est une analyse financière. C'est une analyse financière.

Le 7 décembre, le processus que vous surveillez permet à une partie d'en franchir toutes les étapes... et c'est ce qu'on appelle la soumission retenue ou le gagnant, appelez-le comme vous voulez. Dites-moi, le 7 décembre, comment peut-on définir légalement... comment peut-on vraiment définir, en droit, ce qu'a remporté Paxport? Selon la loi, qu'est-ce que cette société a obtenu le 7 décembre?

**M. Clayton:** Je ne veux pas donner d'opinion juridique. Je ne suis pas avocat.

Après le processus de soumission, la proposition de Paxport a été reconnue comme étant la meilleure proposition acceptable de toutes, et selon moi, selon mes compétences administratives, et



[Text]

get as the best overall the first shot at meeting conditions that the minister set out in his December the 7th —

**Senator Lynch-Staunton:** The answer, if I may, is found in document 2186 prepared by Transport. It is all there.

**Senator Grafstein:** Excuse me, senator. I am really trying to get the knowledge of those officials who had responsibility for surveilling this transaction. I am trying to get their knowledge. It may be imprecise.

**Senator Lynch-Staunton:** Transport made the award, so-called.

**Senator Grafstein:** Excuse me, I am trying to get their knowledge. Because they were fulfilling their responsibilities I want them to tell me what they think they had to do pursuant to something that somebody else did. They are here. This is a direct — this is direct cross-examination.

**Senator Lynch-Staunton:** I didn't know we were in court. Cross-examination?

**Senator Grafstein:** Direct questioning then.

Did any of you have knowledge of this document and do you have this document?

**Mr. Clayton:** We do not have this document now.

**Senator Grafstein:** Did you have it?

**Mr. Clayton:** I think somewhere since then I have seen the document.

**Senator Grafstein:** But at the appropriate time you didn't have this document?

**Mr. Clayton:** I think it is important to note maybe talk about the process that follows after that minister's announcement. It was up to the Minister of Transport, through various vehicles, the minister obviously with his officials, in order to go through a process related to meeting those criteria. The Treasury Board Secretariat —

**Senator Grafstein:** This document speaks to those financial criteria in quite a substantive way.

**Mr. Clayton:** Yes. I am saying that is essentially in the process, the Minister of Transport's then responsibility and officials to deal with that so it is them that is dealing much more with it than us.

**Senator Grafstein:** When the merged package reappeared in whatever form, you then approved it in some fashion, or at least advised on it. I am trying to follow Senator Lynch-Staunton's very direct questioning about all the approvals were taken, Treasury Board — did Treasury Board ultimately approve the completed contract so that it met all its financial and other criteria that were established in the proposal?

[Traduction]

non juridiques, dans le cadre du processus, c'était la meilleure proposition acceptable et celle qui avait le plus de chances de satisfaire aux conditions que le ministre avait établies dans son document du 7 décembre...

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Si vous permettez, la réponse se trouve dans le document 2186 préparé par Transport Canada. Tout est là.

**Le sénateur Grafstein:** Excusez-moi, sénateur. Je veux vraiment savoir ce que ces fonctionnaires qui avaient la responsabilité de surveiller cette transaction en pensent. J'essaie de savoir ce qu'ils savaient. Ce n'est peut-être pas clair.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Transport Canada a établi le gagnant, si on peut dire.

**Le sénateur Grafstein:** Excusez-moi, je veux savoir ce qu'ils savaient. Comme ils assumaient leurs responsabilités, je veux qu'ils me disent ce qu'ils avaient à faire, à leur avis, à l'égard de quelque chose que quelqu'un d'autre avait fait. Ils sont ici, c'est un contre-interrogatoire direct.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Je ne savais pas que nous étions au tribunal. Un contre-interrogatoire?

**Le sénateur Grafstein:** Une question directe alors.

Est-ce que l'un de vous a eu connaissance de ce document et est-ce que vous avez ce document?

**M. Clayton:** Nous n'avons pas actuellement ce document.

**Le sénateur Grafstein:** L'avez-vous eu?

**M. Clayton:** Je pense que depuis, j'ai pris connaissance du document.

**Le sénateur Grafstein:** Mais à ce moment-là, vous n'aviez pas le document?

**M. Clayton:** Je crois qu'il est important de noter... peut-être même de parler du processus qui a suivi l'annonce du ministre. La décision appartenait au ministre des Transports, qui disposait de divers moyens, le ministre, de toute évidence, avec ses fonctionnaires, de franchir les étapes d'un processus permettant de respecter ces critères. Le Secrétariat du Conseil du Trésor...

**Le sénateur Grafstein:** Dans ce document, il est question de façon assez détaillée des critères financiers.

**M. Clayton:** Oui. Je dis que cela fait essentiellement partie du processus, c'était la responsabilité du ministre des Transports de l'époque et de ses fonctionnaires de voir à cela, si bien que c'était eux qui s'en occupaient beaucoup plus que nous.

**Le sénateur Grafstein:** Lorsque le document fusionné a refait surface sous une forme ou sous une autre, vous l'avez alors approuvé d'une certaine façon, ou à tout le moins vous avez donné votre avis. J'essaie de suivre le questionnement très direct du sénateur Lynch-Staunton au sujet de toutes les approbations qui ont été données, le Conseil du Trésor... est-ce que le Conseil du Trésor a finalement approuvé le contrat et s'est assuré qu'il respectait tous les critères financiers et autres qui avaient été établis dans la proposition?

[Texte]

**Mr. Clayton:** As I think was talked about earlier, there is an Order in Council in your note reference to Treasury Board approval in August of 1993.

**Senator Grafstein:** I am trying to start that process to see — we are talking about process here and whether it was usual or unusual or what happened because we are trying to take a look back and it is very difficult from documents to do so, but documents are helpful, and timing of documents are helpful. I think this is for me a helpful document. I just wondered at what time did treasury secretariat see this document, or at least examine it or opine on it.

**Mr. Clayton:** I would not — frankly, I would not remember, but I think, as I mentioned earlier, it was not in January when that was going on. It was considerably later.

**Mr. Cappe:** Just to remind honourable senators that it is Transport that is dealing with the proponents. So that we are sort of in the background dealing with Transport.

**Senator Grafstein:** I am trying to get from your knowledge because we will have to deal with Transport on this; when would you have seen this document for you to give any opinion on it? The reason I say this is because this goes to the heart of the value to the public, the value to the government. You know, it is back to all of the principles of was this a fair contract in the circumstances; was it properly financed and so on. I am just trying to examine that now for the first time. I am trying to open this line of inquiry.

**Senator Jessiman:** What is the number of the document?

**Senator Grafstein:** It is 002064. It is a document dated January 4th and it is the first document that I see which says: "This letter sets forth the agreement between ourselves with respect to the proposed acquisition of the right to lease, develop and operate Terminals 1 and 2 at Pearson International Airport and the ownership..." and it is directed to a Mr. Jack Matthews.

**Senator Tkachuk:** From?

**Senator Grafstein:** From T3LPCO Investment Inc.

**Senator Tkachuk:** What do these guys have to do with it?

**Senator Grafstein:** They are one of the bidders.

**Senator Tkachuk:** What do these witnesses have to do with the document?

**Senator Grafstein:** I am asking that question.

**Mr. Cappe:** I guess we are saying that we have never seen it — sorry, we don't have it in our package here, so I don't know whether we have ever seen it or not.

**Senator Tkachuk:** Have you ever seen Elvis?

**Mr. Cappe:** I refuse to answer on the grounds that —

[Translation]

**M. Clayton:** Comme, je pense, il en a été question tout à l'heure, vous avez fait référence à un décret concernant l'approbation du Conseil du Trésor pris en août 1993.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie d'entamer ce processus pour voir... nous parlons ici d'un processus et nous voulons savoir s'il était habituel ou inhabituel, ou ce qui s'est produit parce que nous essayons de revoir les événements en perspective et il est très difficile d'après les documents de le faire, mais les documents sont utiles, ainsi que la date de ces documents. Je pense que c'est pour moi un document utile. Je me demandais simplement à quel moment le Secrétariat du Conseil du Trésor avait pris connaissance de ce document, ou à tout le moins l'a examiné et avait formulé une opinion à son sujet.

**M. Clayton:** Franchement, je ne m'en souviens pas, mais je pense, comme je l'ai dit tout à l'heure, que ce n'était pas en janvier. C'est beaucoup plus tard.

**M. Cappe:** Je veux simplement rappeler aux honorables sénateurs que c'est Transports Canada qui s'occupait des soumissionnaires. Ainsi donc, c'est en quelque sorte Transports Canada qui a le dernier mot.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie de savoir ce que vous en pensez, parce que nous allons entendre les témoins de Transports Canada à ce sujet. Quand avez-vous pris connaissance de ce document pour en donner votre opinion? La raison pour laquelle je dis ceci, c'est parce que c'est un aspect qui va au coeur de la valeur accordée par le public, qui est essentiel à la valeur du gouvernement aux yeux du public. Vous savez, on revient à tous les principes, à savoir s'il s'agissait d'un contrat équitable dans les circonstances, le financement était-il adéquat et ainsi de suite. Je veux seulement examiner cela pour la première fois. Je veux juste que l'enquête s'oriente là-dessus.

**Le sénateur Jessiman:** Quel est le numéro du document?

**Le sénateur Grafstein:** C'est le document 002064. Il s'agit d'un document daté du 4 janvier et c'est le premier document que je vois dans lequel on dit: «La présente établit l'entente entre nous-mêmes concernant l'acquisition proposée du droit de louer, d'aménager et d'exploiter les aérogares 1 et 2 de l'Aéroport international Pearson ainsi que le droit de propriété...» et la lettre est adressée à M. Jack Matthews.

**Le sénateur Tkachuk:** Signée par qui?

**Le sénateur Grafstein:** Signée par *T3LPCO Investment Inc.*

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'est-ce que cette société vient faire là-dedans?

**Le sénateur Grafstein:** C'est un des soumissionnaires.

**Le sénateur Tkachuk:** Et qu'est-ce que les témoins ont à voir avec le document?

**Le sénateur Grafstein:** C'est la question que je pose.

**M. Cappe:** Je dirais que nous n'en avons jamais pris connaissance... désolé, nous ne l'avons pas avec les documents ici, donc je ne sais pas si nous l'avons vu ou non.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que vous avez déjà vu Elvis?

**M. Cappe:** Je refuse de répondre en supposant que...

[Text]

**Senator Tkachuk:** On the grounds that it may be advice to your minister.

**Senator Grafstein:** According to the CBC, Elvis is alive and well in the Annapolis Valley.

**Senator LeBreton:** Typical of CBC.

**Senator Jessiman:** The date of the document?

**Senator Grafstein:** January 14th, 1993.

**Senator Grafstein:** It goes to — what it does is spell out —

**Senator Jessiman:** Is it a letter?

**Senator Grafstein:** It is a letter agreement. You have it. We have received it. It is a letter of agreement between the two so-called parties that was signed and it sets out the economic relationship between the two.

**Mr. Cappe:** Is this between Paxport and Claridge?

**Senator Grafstein:** I don't know — I assume.

**Senator Lynch-Staunton:** You are reading it. Who is it from and who is it to and what does it say?

**Senator Jessiman:** Read it out.

**Senator Grafstein:** It is T3LPCO Investment Inc. and it refers to an agreement between — requiring the approval of the directors of Paxport and the board of directors of T3LPCO Investment Inc. I assume from this, based on my reading, that it is a letter of agreement dealing with the merger — Mergeco. It is signed, I guess, let's see, it is signed by TLPC Investment Inc. and Paxport, and then it is signed by Toronto Investors, Airport Terminals Development Group, Airport Terminals Development Group.

**Senator LeBreton:** It is your friend Senator Kolber and the Bronfmans.

**Mr. Nelligan:** I think one of the problems, senator, may be that that party has not appeared — it might have been a preliminary agreement, but I don't think it is a final agreement between the parties at all.

**Senator Grafstein:** I don't know what it is.

**Mr. Nelligan:** I am suggesting maybe that is why they have never seen it because I don't think that particular corporation was involved in any way in the ultimate negotiations between the parties.

**Senator Grafstein:** Then let me move — I will lay that aside.

**The Chairman:** Senator Grafstein, we are getting out of time, and as a matter of fact the chairman has some questions to ask, too. So if you — can you get — you have gone way over your time. I have given you lots of time.

**Senator Grafstein:** I appreciate that.

**The Chairman:** I want to get at a few things before we break at 9:30.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** En supposant que vous avez peut-être conseillé votre ministre.

**Le sénateur Grafstein:** Selon Radio-Canada, Elvis est vivant et se porte bien dans la vallée de l'Annapolis.

**Le sénateur LeBreton:** Ça, c'est tout à fait Radio-Canada.

**Le sénateur Jessiman:** La date du document?

**Le sénateur Grafstein:** Le 14 janvier 1993.

**Le sénateur Grafstein:** Adressé à... ce que l'on y dit clairement...

**Le sénateur Jessiman:** S'agit-il d'une lettre?

**Le sénateur Grafstein:** C'est une lettre d'entente. Vous l'avez. Nous l'avons reçue. C'est une lettre d'entente entre ce que l'on appelle les deux parties qui a été signée et qui établit les liens économiques entre les deux.

**M. Cappe:** Est-ce entre Paxport et Claridge?

**Le sénateur Grafstein:** Je ne sais pas... je suppose.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Vous êtes en train de la lire. De qui provient-elle, à qui est elle adressée et qu'est-ce qu'elle contient?

**Le sénateur Jessiman:** Lisez-la à haute voix.

**Le sénateur Grafstein:** Il s'agit de *T3LPCO Investment Inc.* et la lettre porte sur une entente entre... nécessitant l'approbation des administrateurs de Paxport et du conseil d'administration de *T3LPCO Investment Inc.* J'en déduis, d'après ce que je vois, qu'il s'agit d'une lettre d'entente portant sur la fusion... Mergeco. Elle est signée, je pense, voyons voir, elle est signée par *TLPC Investment Inc.* et Paxport, et ensuite signée par des investisseurs de Toronto, *Airport Terminals Development Group*, *Airport Terminals Development Group*.

**Le sénateur LeBreton:** C'est votre ami le sénateur Kolber et les Bronfman.

**M. Nelligan:** Sénateur, je crois que l'un des problèmes est peut-être que cette partie ne figure nulle part auparavant... et c'est peut-être une entente préliminaire, mais je ne crois pas qu'il s'agisse d'une entente finale entre les parties, pas du tout.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne sais pas ce que c'est.

**M. Nelligan:** Peut-être que c'est la raison pour laquelle les témoins ne l'ont jamais vue parce que je ne crois pas que cette entreprise précise ait participé de quelque façon que ce soit aux dernières négociations entre les parties.

**Le sénateur Grafstein:** Je vais maintenant passer... je vais mettre ça de côté.

**Le président:** Sénateur Grafstein, nous manquons de temps, et en fait le président veut aussi poser quelques questions. Si vous... vous avez dépassé votre temps, et de beaucoup. Je vous en ai donné amplement.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous en remercie.

**Le président:** J'aimerais poser quelques questions avant que nous nous arrêtons à 21 heures 30.



[Texte]

**Senator Grafstein:** Two last questions. I will try to be precise. It goes to the value of the contract.

**The Chairman:** No, it doesn't. It is not relevant at all. You are in January. Why don't you cut to the chase? Why don't you get to the August letter of Deloitte & Touche?

**Senator Grafstein:** I am. That is exactly where I am.

**The Chairman:** No, you are not. You are in January.

**Senator Grafstein:** They told me they have no information on this and I am going to pass on to your point.

**The Chairman:** To August?

**Senator Grafstein:** Yes.

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Grafstein:** At the end of the day, what was the rate of return, guaranteed — I shouldn't say — what was the rate of return available to the various investors as a result of this transaction? In other words, to assess the deal —

**Mr. Gershberg:** My understanding is that at the end of the day we were looking at about a 14 per cent, over the life of the contract, return. I can't tell you who was getting what.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, forgive me, I apologize for this, but did you make an assessment or did the officials of the treasury secretariat make an assessment of that, that analysis; or was that done by your third party consultant?

**Mr. Gershberg:** Again, it was Deloitte & Touche who did that.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman. I just wanted to set the basis of asking that question if it is Deloitte & Touche, and then I will ask my questions of them.

**Mr. Nelligan:** They have already testified, sir.

**Senator LeBreton:** Read the testimony on last Thursday.

**The Chairman:** Okay, gentlemen, is it fair to ask you whether or not the advice of the Treasury Board Secretariat was taken at the submission to the Treasury Board of the 26th of August, approximately?

**Mr. Cappe:** No, it is not fair to ask that question, senator. I don't mean to be glib, but I think you are asking really what the Treasury Board decision was and what we advised and so I really couldn't get into it. I think it is fair to say that the Treasury Board came to a decision which was to approve not because we have said so but because you have the Order in Council which refers back to that decision.

**The Chairman:** Then the Treasury Board did approve the transaction?

**Mr. Cappe:** Yes, that is true.

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Deux dernières questions. Je vais essayer d'être précis. Elles portent sur la valeur du contrat.

**Le président:** Non. Ce n'est pas pertinent du tout. Vous êtes au mois de janvier. Pourquoi ne pas en venir au but? Pourquoi n'abordez-vous pas la question de la lettre de Deloitte & Touche en août?

**Le sénateur Grafstein:** C'est ce que je fais. C'est exactement là où j'en suis.

**Le président:** Non, ce n'est pas ce que vous faites. Vous êtes au mois de janvier.

**Le sénateur Grafstein:** Ils m'ont dit qu'ils n'avaient aucune information à ce sujet et je vais maintenant aborder votre question.

**Le président:** Au mois d'août?

**Le sénateur Grafstein:** Oui.

**Le président:** Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Tout compte fait, quel était le taux de rendement garanti (je ne devrais pas dire garanti) quel était le taux de rendement offert aux divers investisseurs à la suite de cette transaction? Autrement dit, pour évaluer l'entente...

**M. Gershberg:** D'après ce que je sais, il était question d'un taux d'environ 14 p. 100, pour la durée du contrat. Je ne peux pas vous dire qui obtenait quoi.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, pardonnez-moi, je m'en excuse, mais est-ce que vous avez fait une évaluation ou si les fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor ont fait une évaluation de cela, de cette analyse-là? Ou est-ce que cette analyse a été faite par une tierce partie, un consultant?

**M. Gershberg:** Là encore, c'est la firme Deloitte & Touche qui s'en est chargée.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur le président. Je voulais simplement poser cette question pour savoir si c'était Deloitte & Touche; je vais poser mes propres questions aux représentants de cette firme.

**M. Nelligan:** Ils ont déjà témoigné, monsieur.

**Le sénateur LeBreton:** Lisez le compte rendu des témoignages de jeudi dernier.

**Le président:** D'accord, messieurs, est-il juste de vous demander si l'on a tenu compte de l'avis du Secrétariat du Conseil du Trésor lors de la soumission présentée au Conseil du Trésor le 26 août ou à peu près?

**M. Cappe:** Non, ce n'est pas juste de poser cette question, sénateur. Je ne veux pas paraître désinvolte, mais je pense que vous voulez vraiment savoir quelle était la décision du Conseil du Trésor et quelle était la nature du conseil que nous lui avons donné, si bien que je ne peux vraiment pas vous répondre. Je crois qu'il est juste de dire que le Conseil du Trésor a pris la décision d'approuver l'entente non pas parce que nous avons recommandé d'aller en ce sens, mais parce qu'on a pris un décret à ce sujet.

**Le président:** Après, le Conseil du Trésor a effectivement approuvé la transaction?

**M. Cappe:** Oui, c'est vrai.

*[Text]*

**The Chairman:** On or about the date I have mentioned?

**Mr. Cappe:** That is true.

**The Chairman:** The Governor in Council followed shortly afterwards?

**Mr. Cappe:** That is right.

**The Chairman:** Now, then, all matters had been resolved that were referred to in Mr. Desmarais' letter immediately following the decision with respect — the unanimous decision on the best available overall proposal, all matters that he had raised had been resolved?

**Mr. Cappe:** I can't speak to Mr. Desmarais —

**Mr. Clayton:** Mr. Barbeau's letter.

**The Chairman:** Mr. Barbeau, rather.

**Mr. Cappe:** In Mr. Barbeau's letter?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Cappe:** The best I can do, Mr. Chairman, is to draw your attention to some of the memoranda we were dealing with back in either July or September. In July, we were still advising — this is July 20th and document number 002052 to the then new President of the Treasury Board, we had a TBS overall assessment which indicated that there was still several concerns remaining, but what you will notice is that these concerns are different than the concerns that we had expressed in the documents earlier on that, indeed, the deal looked different because a lot of those issues had been addressed.

Now, you can come to a judgment of whether they were resolved or not, but they were certainly addressed and therefore we were concerned that the government will likely pay a heavy price for redevelopment because of the Air Canada support, push any risks back — there is a number of issues here that we have identified; but these are different issues or issues of a different order of magnitude than they had been.

**The Chairman:** I understand that, but going back to the issues raised by Mr. Barbeau in his letter. I am referring specifically to those. They were resolved?

**Mr. Cappe:** In terms of the financibility?

**The Chairman:** Wait a minute now.

**Mr. Cappe:** I don't have Mr. Barbeau's letter.

**The Chairman:** Financibility went off the table when the merger thing became a fact.

**Mr. Cappe:** Fair enough.

**The Chairman:** And so did everything else. So did the Alders lease and the problems of the majority interest and things of that nature. Everything went off the table when the marriage was to the satisfaction of the negotiating team. The matters that you are referring to, are those the matters that caused the documents to be put into escrow until they were met? Were those the matters?

*[Traduction]*

**Le président:** À la date que j'ai mentionnée ou à peu près à cette date-là?

**M. Cappe:** C'est exact.

**Le président:** L'approbation du gouverneur en conseil a suivi peu de temps après?

**M. Cappe:** C'est juste.

**Le président:** Donc, à ce moment-là, toutes les questions dont il est fait mention dans la lettre de M. Desmarais immédiatement après la décision... avaient été réglées... la décision unanime sur la meilleure proposition offerte, toutes ces questions avaient été soulevées et réglées?

**M. Cappe:** Je ne peux pas parler pour M. Desmarais...

**M. Clayton:** La lettre de M. Barbeau.

**Le président:** M. Barbeau, plutôt.

**M. Cappe:** Dans la lettre de M. Barbeau?

**Le président:** Oui.

**M. Cappe:** Le mieux que je puisse faire, monsieur le président, c'est d'attirer votre attention sur certaines des notes de service qui circulaient en juillet ou en septembre. En juillet, nous donnions toujours des conseils... il s'agit de la note du 20 juillet, du document 002052, envoyée au nouveau président du Conseil du Trésor de l'époque; nous disposions d'une évaluation globale du SCT indiquant qu'il y avait encore des préoccupations, mais vous allez remarquer que ces préoccupations sont différentes de celles que nous avions exprimées dans les documents de tout à l'heure; en fait, l'accord paraissait différent parce que beaucoup de ces questions avaient été réglées.

Vous pouvez déterminer si ces questions avaient été réglées ou non, mais elles avaient certainement été abordées et par conséquent, nous craignons que le gouvernement ait à payer le gros prix pour le réaménagement à cause de l'appui fourni à Air Canada, qu'il doive écarter tout risque... il y a un certain nombre de questions en cause ici que nous avions soulevées, mais ce sont des questions différentes ou d'un ordre d'importance différent par rapport à la situation antérieure.

**Le président:** Je comprends, mais j'aimerais revenir aux questions soulevées par M. Barbeau dans sa lettre, je parle ici précisément de ces questions-là. Elles étaient réglées?

**M. Cappe:** Vous voulez parler de l'aspect financier?

**Le président:** Attendez un instant.

**M. Cappe:** Je n'ai pas la lettre de M. Barbeau.

**Le président:** Il n'était plus question de l'aspect financier lorsque la fusion s'est réalisée.

**M. Cappe:** C'est juste.

**Le président:** Et rien d'autre non plus. Même chose pour le bail de Alders et les problèmes des intérêts majoritaires et des choses de ce genre. Tout a été balayé lorsque l'entente a été conclue à la satisfaction de l'équipe de négociation. Les questions dont vous parlez sont celles qui ont fait que les documents ont été remis en main tierce jusqu'à ce que les conditions soient satisfaites? Est-ce bien cela?

[Texte]

**Mr. Clayton:** No. I believe you are talking about — again, talking about Mr. Barbeau. Our understanding is you are talking the December 7th, '92 letter. I don't have it here. I mean maybe you could talk about the specific items. I assume they had been addressed by that stage.

**Mr. Cappe:** Or are you talking about the —

**Mr. Clayton:** Or are you talking something later?

**Mr. Cappe:** September?

**The Chairman:** I am talking about the end of the day was for all practical purpose August.

**Mr. Clayton:** So you are talking after the Order in Council those issues that needed cleaning up before the signature?

**The Chairman:** Yes, and matters that were not material, didn't require them to go back to the Treasury Board for instance.

**Mr. Clayton:** We cannot then comment whether they had been addressed or not. We were not involved with the process at that time.

**The Chairman:** As soon as the play is around the goal mouth you seem to be leaving.

**Mr. Clayton:** Once — to understand the process, once the Treasury Board Secretariat, Order in Council, has approved at that level, that is then a very legal thing which the Department of Justice and Transport deal with each other in terms of closing the deal. We were not part of that process.

**The Chairman:** I have three final questions which I thought Senator Grafstein was going to ask.

After the Treasury Board approved the submission made to them, and after the Governor in Council, and after the documents were put in escrow, and after the date of October 7th had been agreed upon, as early as July, as the date in which the documents would be released, at that time, or even now, could you tell us in what way was the process flawed?

We know what your attitude is toward what should have been done and so and so, you have made that clear, and you quite properly wouldn't answer the question of was your advice rejected when the final submission was made. I am not asking you that. I am asking you now for any evidence that the process was flawed as of that time.

**Mr. Cappe:** Well, as I said in our memorandum that you read into evidence, we were concerned that the deal not expose the government to any legal liabilities, and it did not. Our concern about keeping the process within the framework of the RFP process was satisfied to our — to the extent that we were concerned.

**The Chairman:** Yes. So the process — Mr. Clayton?

[Translation]

**M. Clayton:** Non. Je pense que vous parlez de... là encore, vous parlez de M. Barbeau. Nous croyons comprendre que vous parlez de la lettre du 7 décembre 1992 que je n'ai pas ici. Peut-être pourriez-vous poser des questions précises. Je suppose qu'elles avaient été abordées à ce moment-là.

**M. Cappe:** Ou encore est-ce que vous parlez de...

**M. Clayton:** Vous parlez d'un événement qui s'est produit plus tard?

**M. Cappe:** En septembre?

**Le président:** Je dis que tout compte fait, et pour des fins pratiques, on était en août.

**M. Clayton:** Donc vous parlez d'événements qui se sont produits après la prise du décret, c'est-à-dire les questions qui devaient être réglées avant la signature?

**Le président:** Oui, et des questions qui n'étaient pas importantes, qui n'obligeaient pas les parties à s'adresser à nouveau au Conseil du Trésor, par exemple.

**M. Clayton:** Nous ne pouvons pas vous dire si elles ont été abordées ou non. Nous ne participions pas au processus à ce moment-là.

**Le président:** Dès que l'équipe semble avoir atteint l'objectif, vous vous retirez.

**M. Clayton:** Pour bien comprendre le processus, une fois que le Secrétariat du Conseil du Trésor... une fois le décret approuvé, à ce moment-là, on entre alors dans un domaine très juridique, il s'agit de questions que les ministères de la Justice et des Transports règlent entre eux avant de conclure l'accord. Nous ne faisons pas partie de ce processus.

**Le président:** J'aimerais poser trois dernières questions que, je croyais, le sénateur Grafstein allait poser.

Après que le Conseil du Trésor a approuvé la soumission qui lui a été présentée, et après l'approbation du gouverneur en conseil, après que les documents ont été remis en main tierce, après que la date du 7 octobre avait été retenue, dès le mois de juillet, comme étant la date à laquelle les documents seraient publiés, à ce moment-là ou même maintenant, pouvez-vous nous dire en quoi le processus comportait des lacunes?

Nous savons ce que vous pensez quant à ce qui aurait dû être fait et ainsi de suite, vous l'avez dit clairement, et, comme il se doit, vous ne répondrez probablement pas à notre question si nous vous demandons si votre avis a été rejeté lorsque la soumission finale a été présentée. Ce n'est pas ce que je vous demande. Je vous demande de nous dire s'il y a des preuves que le processus comportait des lacunes à ce moment-là.

**M. Cappe:** Eh bien, comme je l'ai dit dans notre note de service que vous avez lue et consignée au compte rendu, nous voulions nous assurer que l'accord n'exposait pas le gouvernement à des responsabilités juridiques, et cela n'a pas été le cas. Ce qui nous préoccupait, c'était de faire en sorte que le processus soit conforme aux règles régissant les demandes de propositions, et nous en étions convaincus... dans la mesure où cela nous touchait.

**Le président:** Oui. Donc le processus... monsieur Clayton?



[Text]

**Mr. Clayton:** Yes. As we have said, the process according to — and you have now got it beyond Treasury Board approval but also Governor in Council approval was followed.

**Mr. Cappe:** The normal government approval procedures were followed on the file, yes.

**The Chairman:** Did you see any indication that the process was flawed? One at a time, please, starting on the right.

**Mr. Clayton:** I think I am avoiding using the word “flawed”. It is a subjective word. I think the answer is that what I saw the process according to the approval processes that are required was followed.

**The Chairman:** Was what?

**Mr. Clayton:** Followed.

**Mr. Cappe:** Once again, I would say that we were — we had concerns about the liabilities that the government could be exposed to and they were dealt with by confining ourselves within that process of the RFP, and we were satisfied that the normal government approval procedures were followed as well.

**The Chairman:** Mr. Gershberg?

**Mr. Gershberg:** I would agree with Mr. Cappe on that.

**The Chairman:** And starting from left to right, Mr. Gershberg, was this an adequate contract?

**Mr. Gershberg:** That is, again, I think a very subjective issue and one that obviously ministers at the end of the day have to come to conclusions on. We didn't discuss some of the issues I guess this evening, but you know there were a number of issues that we raised along the way. Some were met; some weren't.

**The Chairman:** Pardon me. If the word adequate is subjective, was it an inadequate contract?

**Senator Kirby:** That is also subjective.

**Senator Stewart:** Six of one and half a dozen of the others.

**The Chairman:** Inadequate means that there is a clear reason.

**Mr. Gershberg:** I don't know what we mean by “adequate”. The reality is there was a negotiation. In any negotiation there is give and take. Sometimes what is desirable is not always achievable. Certainly, from the point of view —

**The Chairman:** Mr. Rowat's expression was everybody had to put a little bit of water in their wine.

**Mr. Gershberg:** The Treasury Board Secretariat is always trying to maximize the returns to the Crown and protect the Crown's interests. You know, whether that is done or not I think at the end of the day is really up to ministers to decide.

**Mr. Cappe:** I would answer that the issue of adequacy is really a judgment that ministers have to bring to bear; that in some respects we would never be satisfied with a deal that would come forward. On the other hand, and as Mr. Gershberg said, we had residual concerns. And so we advised ministers what those

[Traduction]

**M. Clayton:** Oui. Comme nous l'avons dit, le processus... et, à ce moment-là, l'approbation du Conseil du Trésor a été accordée et celle du gouverneur en conseil a suivi.

**M. Cappe:** Le processus normal d'approbation a été respecté dans le dossier, oui.

**Le président:** Est-ce que vous avez eu des indications que le processus comportait des lacunes? Un à la fois, s'il vous plaît, en commençant par la droite.

**M. Clayton:** Je pense que j'évitais d'utiliser le terme «lacune», c'est un terme subjectif. La réponse à cela, c'est que le processus, selon le cadre d'approbation prévu, a été respecté.

**Le président:** Quoi?

**M. Clayton:** Respecté.

**M. Cappe:** Là encore, je dirais que nous étions... nous étions préoccupés par les responsabilités que le gouvernement pouvait devoir assurer et nous avons réglé la question en nous en tenant strictement aux règles régissant les demandes de propositions; nous étions convaincus que le processus normal d'approbation avait été respecté également.

**Le président:** Monsieur Gershberg?

**M. Gershberg:** Je suis d'accord avec M. Cappe là-dessus.

**Le président:** Et maintenant, en allant de gauche à droite, monsieur Gershberg, est-ce qu'il s'agissait d'un contrat adéquat?

**M. Gershberg:** Là encore, je pense que c'est une question très subjective qui, manifestement, obligera les ministres à tirer des conclusions. Nous n'avons pas discuté de certaines des questions ce soir, mais vous savez que beaucoup d'entre elles ont été soulevées en cours de route. On a répondu à certaines, à d'autres, non.

**Le président:** Excusez-moi. Si le terme adéquat est subjectif, est-ce que c'était un contrat inadéquat?

**Le sénateur Kirby:** C'est aussi subjectif.

**Le sénateur Stewart:** Blanc bonnet, bonnet blanc.

**Le président:** Quand on dit inadéquat, il faut dire pourquoi il en est ainsi.

**M. Gershberg:** Je ne sais pas ce qu'on entend par «adéquat». En fait, il y a eu négociation. Dans toute négociation, il faut faire et obtenir des concessions. Il arrive que ce qui est souhaitable ne soit pas toujours réalisable. Manifestement, du point de vue...

**Le président:** M. Rowat a dit que tout le monde avait dû mettre un petit peu d'eau dans son vin.

**M. Gershberg:** Le Secrétariat du Conseil du Trésor essaie toujours de maximiser les rendements pour la Couronne et de protéger les intérêts de celle-ci. Vous savez, c'est réellement aux ministres qu'il appartient de décider si ce résultat est atteint.

**M. Cappe:** Je dirais que ce sont les ministres qui doivent décider si le contrat était adéquat; à savoir, à certains égards, nous ne serions jamais satisfaits d'un accord qui serait présenté parce que le rendement pour le gouvernement n'est jamais assez élevé. Par contre, et comme M. Gershberg l'a dit, nous avions des

[Texte]

concerns and ministers came to a judgment of the adequacy of the contract.

**The Chairman:** Mr. Clayton?

**Mr. Clayton:** I think I conclude that the contract as finally done met the original objectives of the government which started back with the RFP.

**The Chairman:** Mr. Clayton —

**Senator Jessiman:** Do the other two agree with that?

**The Chairman:** They have been asked. Apart from those references that have been made your friend Dave Dyer, and to anyone else you chance to meet, did you see any evidence of political manipulation? Mr. Clayton?

**Mr. Clayton:** I saw no evidence.

**The Chairman:** Mr. Cappe?

**Mr. Cappe:** To the best of my recollection and my personal knowledge I am not aware of any facts of political manipulation.

**The Chairman:** Mr. Gershberg?

**Mr. Gershberg:** No, neither am I.

**The Chairman:** That is all I have.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I was going to remain silent, but I was thankful that you raised these issues, but I would have characterized the questions somewhat differently, along exactly the same lines, and see if I got the same response. May I just take a minute or two on exactly your points?

**Senator Tkachuk:** We have Mr. Nelligan —

**The Chairman:** No. I will tell you why you shan't, Senator Grafstein, because we are sticking with the rules of the game as pronounced by Mr. Nixon, and we are using the exact same expressions that he used in his report. That is the questions I put to these witnesses. I am not going to have you redirect them or change them around to arrive at some kind of a different conclusion. Just that simple straightforward, "adequate contract, "political manipulation", or "flawed process".

**Senator Grafstein:** You chose not to hear the questions. You are the chairman.

**Senator Stewart:** You are the majority. You will determine the outcome. This record will be very decisive as to the report.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I did allude earlier to a form of questioning about what started and what was completed. To my view it was very different in terms of what started the process and what was completed in the process in terms of who the parties were. They were different parties that started the process.

[Translation]

préoccupations concrètes. Et nous avons fait part de ces préoccupations aux ministres, et ce sont eux qui ont décidé si le contrat était adéquat ou non.

**Le président:** Monsieur Clayton?

**M. Clayton:** Je pense pouvoir conclure que le contrat dans sa version finale répondait aux objectifs premiers du gouvernement, lesquels ont pris naissance avec la demande de propositions.

**Le président:** Monsieur Clayton...

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que les deux autres sont d'accord?

**Le président:** On leur a posé la question. Mis à part les références que vous avez faites au sujet de votre ami Dave Dwyer, et de quiconque vous avez eu la chance de rencontrer, est-ce que vous avez eu des preuves de manipulation politique? Monsieur Clayton?

**M. Clayton:** Je n'ai rien vu.

**Le président:** Monsieur Cappe?

**M. Cappe:** D'après ce dont je me souviens, et d'après les connaissances personnelles que j'en ai, je ne suis au courant d'aucune manipulation politique.

**Le président:** Monsieur Gershberg?

**M. Gershberg:** Moi non plus.

**Le président:** Voilà, c'est tout pour moi.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, j'avais l'intention de rester silencieux, mais je vous remercie d'avoir soulevé ces questions. Cependant, je les aurais formulées un peu différemment, selon les mêmes paramètres, et j'aurais voulu voir si j'aurais obtenu la même réponse. Puis-je avoir une minute ou deux pour reprendre exactement les mêmes points?

**Le sénateur Tkachuk:** M. Nelligan voudrait...

**Le président:** Non. Je vais vous dire pourquoi, sénateur Grafstein, parce que nous nous en tenons aux règles établies par M. Nixon, et nous reprenons exactement les mêmes expressions qu'il a utilisées dans son rapport. Ce sont là les questions que j'ai posées aux témoins. Je ne vais pas vous permettre de les reformuler ou d'en changer le libellé pour arriver à une conclusion un peu différente. Qu'il s'agisse simplement de «contrat adéquat», de «manipulation politique» ou de «processus comportant des lacunes».

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez décidé de ne pas entendre les questions. C'est vous qui êtes le président.

**Le sénateur Stewart:** Vous formez la majorité. Vous allez décider du résultat de l'enquête. Ce compte rendu va être très décisif pour le rapport.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, j'ai fait allusion tout à l'heure à une question concernant les débuts et la fin de l'entente. À mon avis, il y avait une grande différence entre le début et la fin du processus, pour ce qui est des parties. Ce sont des parties différentes qui ont entamé le processus.

[Text]

**Senator Lynch-Staunton:** We all agreed to that.

**Senator Grafstein:** Excuse me. They were different parties, according to the evidence we have heard, different parties that started the process and different parties that concluded the process. That was a material change.

**Senator Lynch-Staunton:** So? Is it a good deal or a bad deal? That is what we want to find out. You guys can't be that desperate.

**Senator Tkachuk:** Is that why Mr. Nixon cancelled the contract?

**The Chairman:** Mr. Cappe, did any of the three of you know of anybody who was speaking to different people at different times who asked to be relieved of their responsibilities on this file?

**Mr. Cappe:** I am not aware of any.

**The Chairman:** Was anybody fired from the file?

**Mr. Cappe:** I don't know the answer to that.

**The Chairman:** I see. Is there anyone else before we adjourn?

**Senator Kirby:** Mr. Nelligan.

**The Chairman:** Mr. Nelligan doesn't have any questions. Nine o'clock tomorrow morning. We adjourn.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Nous nous sommes tous mis d'accord là-dessus.

**Le sénateur Grafstein:** Excusez-moi. Les parties étaient différentes, selon les témoignages que nous avons entendus, c'étaient des parties différentes qui ont entamé le processus et des parties différentes qui l'ont conclu. C'était là un changement d'importance.

**Le sénateur Lynch-Staunton:** Et alors? Est-ce une bonne entente ou une mauvaise? C'est ce que nous voulons savoir. Vous ergotez sur des vétilles.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce la raison pour laquelle M. Nixon a annulé le contrat?

**Le président:** Monsieur Cappe, est-ce que l'un ou l'autre de vous connaissez quelqu'un qui aurait parlé à des personnes différentes à divers moments et qui aurait demandé d'être dégagé de ses responsabilités dans ce dossier?

**M. Cappe:** Je ne connais personne qui ait fait cela.

**Le président:** Est-ce que quelqu'un a été dégagé de ses responsabilités dans le dossier?

**M. Cappe:** Je n'ai pas la réponse à cette question.

**Le président:** Je vois. Quelqu'un d'autre veut-il poser des questions avant que nous ne nous arrêtions?

**Le sénateur Kirby:** Monsieur Nelligan.

**Le président:** M. Nelligan n'a pas de questions à poser.

Nous nous revoyons à 9 heures demain matin. C'est tout pour ce soir.

La séance est levée.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From Environment Canada:*

Mel Cappe, Deputy Minister (former Deputy Secretary,  
Programs Branch, Treasury Board of Canada).

*From Treasury Board:*

Sid Gershberg, Assistant Secretary, Economic Programs  
Sector;

Al Clayton, Executive Director, Bureau of Real Property and  
Materiel.

*D'Environnement Canada:*

Mel Cappe, sous-ministre (ancien sous-secrétaire, Direction  
des programmes, Conseil du Trésor du Canada).

*Du Conseil du Trésor:*

Sid Gershberg, secrétaire adjoint, Secteur des programmes  
économiques;

Al Clayton, directeur exécutif, Bureau des biens immobiliers  
et du matériel.



A1  
C2  
1995  
P21



First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

---

*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

---

Wednesday, August 23, 1995

---

Le mercredi 23 août 1995

---

Issue No. 15

---

Fascicule n° 15

---

WITNESSES:  
(See back cover)

---

TÉMOINS:  
(voir à l'endos)



THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON  
THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*  
and

The Honourable Senators:

\* Fairbairn, P.C. (or Graham)  
Grafstein  
Hervieux-Payette, P.C.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(or Berntson)  
Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR  
LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby  
et

Les honorables sénateurs:

\* Fairbairn, c.p. (ou Graham)  
Grafstein  
Hervieux-Payette, c.p.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(ou Berntson)  
Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

## MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, August 23, 1995  
(15)

## [Text]

The Special Committee of the Senate on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:03 a.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (7)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Stewart.

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

## WITNESSES:

Morning:

*From Price Waterhouse:*

John Simke.

*From Public Works and Government Services:*

Ranald A. Quail, Deputy Minister.

Afternoon:

*From Earnscliffe Strategy Group:*

Harry Near

William John Fox.

*From Capital Hill Group:*

Herb Metcalfe.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

John Simke made a statement and answered questions.

Ranald A. Quail made a statement and answered questions.

At 12:33 p.m., the Committee recessed.

At 2:00 p.m., the Committee resumed.

Harry Near and William John Fox made a statement and answered questions.

Herb Metcalfe made a statement and answered questions.

At 5:06 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

## ATTEST:

## PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 23 août 1995  
(15)

## [Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 h 03, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Stewart.

*Aussi présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

## TÉMOINS:

Avant-midi:

*De Price Waterhouse:*

John Simke.

*De Travaux publics et Services gouvernementaux:*

Ranald A. Quail, sous-ministre.

Après-midi:

*Du «Earnscliffe Strategy Group»:*

Harry Near;

William John Fox.

*Du «Capital Hill Group»:*

Herb Metcalfe.

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter serment aux témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

John Simke présente un exposé et répond aux questions.

Ranald A. Quail présente un exposé et répond aux questions.

Le comité suspend la séance à 12 h 33.

Le comité rouvre la séance à 14 heures.

Harry Near et William John Fox présentent un exposé et répondent aux questions.

Herb Metcalfe présente un exposé et répond aux questions.

À 17 h 06, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

## ATTESTÉ:

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, August 23, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:00 a.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please. The counsel, Mr. Nelligan will introduce our first witness.

**Senator Kirby:** Can I ask counsel a question before we start? Just to follow up on a discussion that was held yesterday which centred on the issue of you are going to Mr. Stehelin and showing him the other document, the other so-called Nixon report, the draft document, you have been attempting to get ahold of Mr. Stehelin. I find it hard to believe that the Ottawa senior partner of a major accounting firm can vanish from the face of the earth unless he is deliberately hiding. What have you been able to find out?

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** The sequence is this: After the questions on Thursday, we worked late seeing Justice officials. First thing Friday morning I found the document because I knew there was a document.

**Senator Kirby:** You had it before?

**Mr. Nelligan:** That's right. We then contacted Mr. Stehelin and said —

**Senator Kirby:** This was Friday?

**Mr. Nelligan:** This was on Friday, and told him we were sending it over for his review, and then I wanted to meet with him to discuss it. He explained to me that he was just on his way out of his office for a meeting but that I should send it over and that he thought he would be back about 3:30. I was leaving about 3:00, so I arranged for my assistant to be available to discuss it with him and she was unable to contact him for the rest of the day. My last communication was about 5:30 Friday.

**Senator Kirby:** Last communication in the sense of trying to get ahold of him?

**Mr. Nelligan:** Yes. On Monday I found he was in Toronto on discoveries on another rather important case. I was aware he had this conflict between our testimony and the other case, and I gather he had put it over till this week. And I know he is there because my partner is also involved in the same action. I think that those hearings are supposed to go on all week. That has been the difficulty in locating him, but I have a standing call in for him and as soon as he returns, I will have a discussion.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 23 août 1995

[Traduction]

Le comité spécial du Sénat chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 h, pour examiner toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant abouti à la conclusion des accords touchant la remise en valeur et l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances entourant leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Le conseiller, M. Nelligan, doit présenter notre premier témoin.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je poser une question au conseiller avant que nous ne commençons? Pour faire suite à une discussion que nous avons eue hier à propos du fait que vous alliez voir M. Stehelin et que vous lui montriez l'autre document, l'autre prétendu «rapport Nixon», l'ébauche, vous essayez depuis un certain temps de communiquer avec M. Stehelin. J'ai de la difficulté à croire que l'associé principal pour Ottawa d'une grande société d'experts-comptables puisse disparaître de la face de la terre, à moins qu'il ne se cache délibérément. Qu'avez-vous pu découvrir?

**M. John Nelligan, c.r., conseiller du comité:** Voici la séquence: après la période de questions jeudi, nous avons travaillé tard avec les représentants de Justice. Vendredi matin, avant toute chose, je trouve le document parce que je savais qu'il y avait un document.

**Le sénateur Kirby:** Vous l'aviez auparavant?

**M. Nelligan:** Oui. Nous avons alors communiqué avec M. Stehelin et dit...

**Le sénateur Kirby:** C'était vendredi?

**M. Nelligan:** C'était vendredi, et nous lui avons dit que nous le lui envoyions pour qu'il l'examine, puis que je voulais le rencontrer pour en discuter. Il m'a expliqué qu'il s'appropriait à quitter son bureau pour se rendre à une réunion, mais que je devrais l'envoyer et qu'il serait de retour à 15 h 30 environ. Je devais quitter moi-même à environ 15 h. J'ai donc fait en sorte que mon adjointe soit disponible pour discuter avec lui, mais elle n'a pu communiquer avec lui du reste de la journée. Ma dernière communication remonte à 17 h 30, vendredi.

**Le sénateur Kirby:** La dernière communication au sens où vous avez essayé de communiquer avec lui?

**M. Nelligan:** Oui. Lundi, j'ai découvert qu'il était à Toronto pour travailler à un autre dossier assez important qui en était rendu à l'étape de l'interrogatoire préalable. Je savais qu'il y avait ce conflit entre nos audiences et l'autre dossier, et j'imagine qu'il avait remis cela jusqu'à cette semaine. Et je sais qu'il est là parce que mon associé à moi est engagé dans la même action. Je crois que cette instruction doit durer toute la semaine. Nous avons eu de la difficulté à le joindre, mais j'ai laissé un message permanent à son intention: dès son retour, je vais lui parler.

[Texte]

**Senator Kirby:** That may be next week sometime?

**Mr. Nelligan:** It should be next week.

**Senator Kirby:** Isn't it possible for your partner at least to show him the document? We know we can reach your partner.

**Mr. Nelligan:** I will try to find my partner tonight and put him to case on the case as well.

**Senator Kirby:** Thank you.

**Mr. Nelligan:** Senators, we have with us this morning Mr. John Simke who is a partner in Price Waterhouse. I think he will be of some interest to you because he was engaged in several aspects of this process having been consulted along with his firm with regard to the drafting of the request for proposals, and then subsequently, he acted as an advisor to the evaluation committee and prepared a valuation of commercial opportunity.

I understand that he will be making an opening statement outlining the nature of the work that he performed for the department in that regard.

**The Chairman:** Mr. Simke, you are aware of the fact that we are swearing our witnesses?

**Mr. John Simke, Price Waterhouse:** Yes, I am.

(John Simke, sworn:)

**The Chairman:** Counsel has referred to the fact that you have some opening remarks, Mr. Simke?

**Mr. Simke:** All that I want to do, Mr. Chair, is delineate the three aspects in which we were involved in this process.

Firstly, we were retained by Transport Canada to facilitate the development of the request for proposal. That obviously occurred well before proposals were received back in 1991. The second aspect of our involvement was once the proposals or shortly before proposals were received, to help Transport Canada develop a methodology to evaluate the proposals, and once they were received, we continued to assist Transport Canada through the evaluation process, consulting with them on the application of the methodologies. That was the second aspect.

The third aspect occurred again before the proposals were received, and this was the preparation of an evaluation of the commercial opportunity provided by winning the rights to operate these terminals. So, I just wanted to make it clear that there were three distinct roles that we played at different stages to assist the members of the committee in understanding what we did. That is it.

**The Chairman:** There are two questioners on my list.

**Senator Stewart:** Could we hear again the third role, evaluation of commercial opportunities?

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Cela pourrait être la semaine prochaine, à un moment donné?

**M. Nelligan:** Cela devrait être la semaine prochaine.

**Le sénateur Kirby:** N'est-il pas possible au moins que votre associé lui montre le document? Nous savons que nous pouvons joindre votre associé.

**M. Nelligan:** Je vais essayer de trouver mon associé ce soir pour la mettre sur la piste aussi.

**Le sénateur Kirby:** Merci.

**M. Nelligan:** Sénateurs, nous accueillerons ce matin M. John Simke, associé chez Price Waterhouse. Je crois qu'il sera pour vous un témoin intéressant parce qu'il a mis la main à plusieurs aspects du processus à l'étude, du fait qu'on l'ait consulté, lui et sa société, concernant la rédaction de la demande de propositions. Par la suite, il a exercé les fonctions de conseiller auprès du comité d'évaluation et préparé une évaluation de l'occasion commerciale que présentait le projet.

Je crois savoir qu'il fera une déclaration liminaire qui expose la nature du travail qu'il a accompli pour le ministère à cet égard.

**Le président:** Monsieur Simke, vous savez que nous assermentons nos témoins?

**M. John Simke, Price Waterhouse:** Oui, je le sais.

(John Simke, assermenté:)

**Le président:** Le conseil a révélé que vous aviez une déclaration liminaire à faire, monsieur Simke?

**M. Simke:** Tout ce que je veux faire, monsieur le président, c'est de délimiter les trois aspects où nous avons eu un rôle à jouer dans ce processus.

Premièrement, Transports Canada nous a engagé pour faciliter l'élaboration de la demande de propositions. Évidemment, c'était bien avant que les propositions aient été reçues, en 1991. Deuxièmement, nous sommes intervenus une fois les propositions reçues ou un peu avant, pour aider Transports Canada à mettre au point la méthodologie qui servirait à évaluer les propositions. Une fois qu'elles ont été reçues, nous avons continué à aider Transports Canada tout au long du processus d'évaluation, conseillant le ministère au sujet de l'application de la méthodologie. Voilà pour le deuxième aspect.

Troisièmement (encore une fois, c'est avant que les propositions ne soient reçues), nous avons préparé une évaluation de l'occasion commerciale que représentait le droit d'exploiter ces aéroports. Je voulais simplement qu'il soit clair que nous avons joué trois rôles distincts à diverses étapes, pour aider les membres du comité à comprendre ce que nous avons fait. Voilà.

**Le président:** Sur ma liste, je vois le nom de deux personnes qui veulent poser des questions.

**Le sénateur Stewart:** Est-ce qu'on pourrait nous expliquer encore une fois le troisième rôle, l'évaluation de l'occasion commerciale?

[Text]

**Mr. Simke:** Yes. What Transport Canada felt was that it would be useful to them, when the proposals were to come in, to have some additional support from a financial point of view in assessing whether the proposals were in fact adequate from a financial standpoint in terms of the quantum of financial return that would be provided to the Crown. So, they retained us to assist them in trying to assess what might be a reasonable level of financial return that the Crown should receive for giving up the rights to operate these terminals.

**The Chairman:** All right. On my list I have Senator Jessiman and Senator Hervieux-Payette. Thirty minutes please.

**Senator Jessiman:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Simke, were you the person at Price Waterhouse responsible for those three aspects of this matter?

**Mr. Simke:** Yes, I was. I was the lead engagement partner in all three cases, although there were other partners involved bringing certain specialized skills to the table.

In the case of the preparation of the RFP and the assistance that we provided in the evaluation of the proposals, we had a partner who was an expert in real estate development, and in the other aspect, the assistance in valuing the commercial opportunity, we had a partner who was an expert in valuations, business valuations.

**Senator Jessiman:** Were you familiar with requests for proposals generally?

**Mr. Simke:** Yes. That is an element of our practice in Price Waterhouse to assist governments in developing and evaluating — developing requests for proposals and evaluating proposals for what we would call public private partnerships such as this one.

**Senator Jessiman:** I am told that the request for proposal process, while not new in Canada, is not that old either. My question to you first is why did they not, the government, with your help, not go to public tender?

**Mr. Simke:** The primary reason for that, senator, was that Transport Canada felt that what they wanted to get out of this process was the creativity and innovativeness of potential bidders to, in other words, put forward an outcome that they wanted, a first class terminal that would meet the needs of passengers to and from Toronto for many years, and that they wanted to state it at that level of an outcome and see what the bidders might bring forward in the way of creative solutions.

That is a very different approach to a tender where the government would itself decide specifically and precisely what was required, and then put that requirement out with a lot of detailed specification and invite to tender.

[Traduction]

**M. Simke:** Oui. Transports Canada estimait qu'il serait utile, une fois les propositions reçues, de disposer d'une aide supplémentaire pour déterminer si les propositions étaient adéquates du point de vue financier, du point de vue du rendement qu'elles offriraient à l'État sur le plan financier. Nous avons donc été appelés à aider le ministère à déterminer ce qui constituerait un rendement raisonnable pour l'État en échange du droit d'exploiter les aéroports en question.

**Le président:** D'accord. Sur ma liste, je vois les noms du sénateur Jessiman et du sénateur Hervieux-Payette. Trente minutes, s'il vous plaît.

**Le sénateur Jessiman:** Merci, monsieur le président. Monsieur Simke, étiez-vous, chez Price Waterhouse, la personne responsable de ces trois aspects de la question?

**M. Simke:** Oui, je l'étais. J'étais le premier associé responsable dans les trois cas, même si d'autres associés ont pu apporter à la table leurs compétences particulières.

Dans le cas de la préparation de la demande de propositions et de l'aide que nous avons fournie en ce qui concerne l'évaluation des propositions, nous comptons sur un associé spécialiste de l'aménagement immobilier et, pour l'autre aspect, c'est-à-dire pour aider à évaluer l'occasion commerciale, nous comptons sur un associé spécialiste des évaluations, des évaluations d'entreprises.

**Le sénateur Jessiman:** Étiez-vous au courant des demandes de propositions, de façon générale?

**M. Simke:** Oui. Une des tâches que nous prenons en charge chez Price Waterhouse, c'est d'aider les gouvernements à mettre au point et à évaluer... à mettre au point des demandes de propositions et à évaluer les propositions en rapport avec ce que nous qualifions de «partenariats secteur public-secteur privé», comme dans ce cas-ci.

**Le sénateur Jessiman:** On me dit que le processus de demande de propositions, s'il n'est pas tout à fait nouveau au Canada, n'est pas si vieux non plus. La première question que je vais vous poser est la suivante: pourquoi n'a-t-il pas, pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas, avec votre aide, choisi de lancer plutôt un appel d'offres?

**M. Simke:** C'est surtout, sénateur, parce que Transports Canada souhaitait tirer de ce processus les bienfaits de l'esprit de création et d'innovation des soumissionnaires éventuels pour, autrement dit, produire le résultat escompté, c'est-à-dire une aéroport de première catégorie qui répondrait aux besoins des passagers à Toronto pendant bien des années. Le ministère voulait simplement indiquer que c'était là le résultat voulu et voir les solutions créatrices que pouvaient bien proposer les soumissionnaires.

C'est très différent d'un appel d'offres, où le gouvernement lui-même décide spécifiquement et précisément de ce qu'il lui faut, puis l'énonce avec un cahier des charges détaillé à l'intérieur d'un appel d'offres.



[Texte]

Now, the reason that people generally go to the request for proposal approach such as the one that Transport Canada took as opposed to the tender approach is, as I said, where there are many, many alternative solutions and where for government to decide itself what the right solution is would potentially not bring forth the most innovative and creative ideas.

**Senator Jessiman:** So that is why — and I am just going to read you a short paragraph of 1.2, page 3. It starts on page 2 but where the government says that on the third page:

The government is providing the developer with a considerable degree of latitude to propose the form, extent and timing of development as well as the management strategies and pricing policies that will determine the operational and financial viability of the project. The full extent of the development and commercial opportunities will be determined by the experience, creativity and initiative of the developer.

Is that why that was —

**Mr. Simke:** That is exactly right.

**Senator Jessiman:** And that is why it did not set out in the RFP strict parameters, is that correct?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator Jessiman:** Thank you. Okay. A great deal has been made of not having a two stage — or as you know and I should like you to explain that the government does not have to have any stages. They can just go to someone if they are the only ones available to do a job for them. If they think they can get the best price from a particular party, they will go and negotiate a contract with that one party.

Then there is I guess a three stage — and the Prince Edward Island was a three stage process — where you had, because the government did not know at that time who might bid on such a project, so they put out expressions of interest. So that is the first stage. Then they had requests for proposals, and then there was environment involved, so in that case there was three stages.

Then when we went to Terminal 3, when they were building Terminal 3, the government again at that point did not know who the likely players were and there aren't that many, as you know, that might be able to bid on this kind of a project. So, they went to a two stage process and they had expressions of interest. After expressions of interest, they then got a number of names and then they had requests for proposals and it was limited to about three or four parties.

So, when the time came in this case, when they were sending out the requests for proposals, 17 months earlier, as you know, they made an announcement that they were going to do this, there was a lot of publicity, a lot of talk about it, and they made a decision to go on the one stage.

[Translation]

Bon, la raison pour laquelle les gens optent généralement pour la demande de propositions, comme l'a fait Transports Canada, par opposition à l'appel d'offres, c'est qu'il peut, comme je l'ai dit, exister un très grand nombre de solutions possibles à un problème. Le fait pour le gouvernement de décider lui-même de ce qui est la bonne solution pourrait inhiber les idées les plus innovatrices et les plus créatrices.

**Le sénateur Jessiman:** Voilà pourquoi... je vais seulement faire la lecture d'un court paragraphe, rubrique 1.2, page 3. Cela commence à la page 2, mais j'en suis où le gouvernement dit, à la page 3:

Le gouvernement laisse au promoteur une grande marge de manoeuvre pour proposer la formule, l'ampleur et le calendrier du réaménagement, de même que les stratégies de gestion et les politiques en matière des prix qui vont déterminer la viabilité opérationnelle et financière du projet. L'expérience, la créativité et l'initiative du promoteur déterminent dans quelle mesure il saura exploiter les occasions commerciales et de mise en valeur du projet.

Est-ce pour cette raison que...

**M. Simke:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** Et c'est pourquoi il n'a pas établi de paramètres stricts dans la demande de propositions, n'est-ce pas?

**M. Simke:** C'est cela.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. D'accord. On a fait tout un plat du fait qu'il n'y ait pas eu deux étapes... ou, comme vous le savez, et j'aimerais que vous expliquiez le fait que le gouvernement ne soit pas obligé d'avoir des étapes. Il peut simplement s'adresser à une personne en particulier si celle-ci est la seule capable de faire le travail en question. S'il croit pouvoir obtenir le meilleur prix d'une partie en particulier, il ira négocier un contrat avec cette partie.

Puis, il y a, je crois, un processus en trois étapes (c'est ce qui a servi dans le cas de l'Île-du-Prince-Édouard) où il y avait, comme le gouvernement ne savait pas à ce moment-là qui soumissionnerait sur un tel projet... il y a donc eu les déclarations d'intérêt. Voilà pour la première étape. Puis, il y a eu les demandes de propositions et, ensuite, les considérations relatives à l'environnement. Il y a donc eu trois étapes dans ce cas.

De même, dans le dossier de l'aérogare 3, quand celle-ci devait être construite, le gouvernement ne savait pas, encore une fois, qui allait probablement présenter une soumission... et, comme vous le savez, il n'y en a pas beaucoup qui sont capables de soumissionner sur un projet de cette nature. Après la déclaration d'intérêt, le nom de certains soumissionnaires était connu, puis il y a eu la demande de propositions, et c'était limité à trois ou quatre parties.

Quand le moment est donc venu, dans ce cas-ci, le moment où il a lancé la demande de propositions, 17 mois plus tôt, comme vous le savez, il a annoncé qu'il allait faire cela, il y a eu beaucoup de publicité, on en a beaucoup parlé, et il a opté pour un processus en une étape seulement.

[Text]

Now, explain why you think they went to the one stage proposal?

**Mr. Simke:** Our understanding is that Transport Canada felt that a two stage process in this particular situation would be both potentially redundant, and secondly, would use up time.

From the redundancy point of view, I think Transport Canada felt that they had a good understanding of who the potential bidders were, that in effect that prequalification process that one normally wants to get out of the first stage had largely been accomplished because a number of players had put forward unsolicited proposals, and quite significant unsolicited proposals, with a lot of work that had gone into them, and they felt therefore that the market had pretty well prequalified a set of bidders already. Given that Transport Canada appeared to want to move the process along expeditiously, it was felt that the value from going through two stages was less than the time that would be lost by going through that second stage.

**Senator Jessiman:** Three of the very major parties actually made unsolicited offers, proposals, and Air Canada made two, one that they were backing Paxport, but it was an actually unsolicited offer by Air Canada, but the RFP's limited airlines as to what amount they could have, what interest they could have. It was limited, as I remember it, you can correct me if I am wrong, to about 49 per cent in the airline or any combination of airlines.

**Mr. Simke:** That is my recollection as well.

**Senator Jessiman:** Right. Now, there has also been some complaints that the 90 day period to reply to the RFP — now, you know and if you don't I am going to tell you, I am sure you do though — that when they announced the 90 days, they also announced in the House of Commons, they had a meeting later — when I say later a few weeks later after this was done — and said, both in the House of Commons and at this meeting where I understand about 200 people attended that in the event that there was a serious bidder out there that they didn't know about, and they thought that the 90 day period was not sufficient time, they would give an extension.

So, I can't give the evidence, am I giving your understanding of what was the case at that time?

**Mr. Simke:** Unfortunately senator, I can't recall what occurred at that meeting that you have just referred to. I do recall a meeting, but I don't recall the specifics of what was said, so I can't respond unfortunately.

**Senator Jessiman:** Did you know that one of the bidders did in fact ask for an extension?

**Mr. Simke:** No, I was not aware of that.

**Senator Jessiman:** The facts are that they asked for it and they got it, okay?

[Traduction]

Bon, pouvez-vous expliquer pourquoi il a opté pour une étape unique?

**M. Simke:** Selon ce que nous en savons, Transports Canada estimait qu'un processus en deux étapes, dans cette situation particulière, pouvait à la fois être redondant et prendre trop de temps.

Du point de vue de la redondance, je crois que Transports Canada croyait bien savoir qui étaient les soumissionnaires éventuels; que, de fait, le processus de présélection que l'on cherche habituellement à réaliser au premier stade était déjà chose faite pour une bonne part puisqu'un certain nombre de soumissionnaires avait déjà présenté des propositions «spontanées», des propositions spontanées assez importantes, fruit d'un travail considérable. Transports Canada estimait donc que le marché s'était déjà assez bien occupé de la présélection des soumissionnaires. Comme le ministère voulait faire les choses rapidement, il a jugé que les bienfaits d'un processus en deux étapes ne valait pas le temps supplémentaire qu'il fallait y mettre.

**Le sénateur Jessiman:** Trois parties très importantes ont justement présenté une offre, une proposition spontanée... Air Canada en a présenté deux, une où elle donnait son appui à Paxport, mais c'était une offre spontanée de la part d'Air Canada; tout de même, la demande de propositions limitait la participation des compagnies aériennes, l'intérêt qu'elles pouvaient avoir dans la société. C'était limité, si je ne m'abuse, et corrigez-moi si c'est le cas, à environ 49 p. 100 pour une compagnie aérienne ou un regroupement de compagnies aériennes.

**M. Simke:** C'est bien ce que je pense aussi.

**Le sénateur Jessiman:** D'accord. Bon, maintenant, il y a eu aussi certaines plaintes selon lesquelles le délai de 90 jours fixé pour la réponse à la demande de propositions... bon, vous savez, et si vous ne le savez pas, je vais vous le dire, mais je suis sûr que vous le savez tout de même... quand le gouvernement a annoncé que le délai était de 90 jours, il a aussi annoncé à la Chambre des communes, il y a eu une réunion plus tard... quand je dis «plus tard», je veux dire quelques semaines plus tard, après que cela a été fait... et a dit, à la Chambre des communes et à cette réunion qui aurait attiré 200 personnes, qu'advenant le cas où il y aurait un soumissionnaire sérieux qu'ils ne connaissaient pas... le délai de 90 jours ne serait pas suffisant, ils accorderaient une prolongation.

Je ne peux témoigner moi-même. Est-ce que je brosse un tableau juste de ce qui se passait, selon vous, à ce moment-là?

**M. Simke:** Malheureusement, sénateur, je ne me rappelle pas ce qui s'est passé à cette réunion, celle à laquelle vous venez de faire allusion. Je me rappelle qu'il y a eu une réunion, mais je ne me souviens pas de ce qui y a été dit en particulier. De sorte que je ne peux malheureusement pas répondre.

**Le sénateur Jessiman:** Saviez-vous que l'un des soumissionnaires avait bel et bien demandé une prolongation?

**M. Simke:** Non, je ne le savais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Le fait est qu'il l'a demandée et qu'il l'a obtenue, d'accord?

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** How many days, Senator Jessiman, did they get?

**Senator Jessiman:** My understanding is it was 30 or 35 days. We will have other people — I refer to them as Claridge because those initials kind of make it difficult for me to distinguish between the various companies — but the Claridge people asked for a 30 or 35 day extension and got it.

**Senator Stewart:** That was over and above the —

**Senator Jessiman:** The 90 days, yes. Now, isn't a 90 day period fairly standard in asking for requests for proposals? I have a number of examples, but I would like you to tell me what your knowledge is in respect to that.

**Mr. Simke:** Senator, when you are dealing with situations of the size and complexity such as this one, there is no standard. I think from the perspective of Price Waterhouse, we felt that 90 days, while acceptable, was at the short end of the range and that one might have given more. Certainly there have been situations that we are aware of where 90 days was provided. We are aware of situations where 120 or longer was provided, but again —

**Senator Jessiman:** Could you give me some examples of those that were 120 and those that were longer than 120?

**Mr. Simke:** I am thinking of some off-shore situations that we have been involved with. We were involved in a redevelopment of the airport at Port of Spain, Trinidad Tobago where a longer period was provided.

**Senator Jessiman:** Are those proposals from Canada to build something off-shore, is that what you are saying?

**Mr. Simke:** No, they were proposals for international developers to redevelop that particular airport. It wasn't Canadian particularly.

**Senator Jessiman:** I see, okay.

**Mr. Simke:** I happened to be involved because we get involved in these kinds of transactions in different parts of the world. In road developments that we have been privy to, the SR91, State Route 91 in California the period was longer than 90 days. But again, I stress there is no standard and it is a judgment call, and in any situation there is no formula that you could say it has got to be 90 days or 120 days or 60 days. There is a range.

The 90 days in this case we felt was within the acceptable range, particularly given the work that had been done by all these unsolicited proposals previously.

**Senator Hervieux-Payette:** Just a question on the Trinidad. How big was the airport in Trinidad and how long did it take for the RFP? What was the size of the project? Are we talking about a \$700 million project or \$30 to \$40 million project?

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Combien de jours, sénateur Jessiman, a-t-il pu obtenir?

**Le sénateur Jessiman:** Je crois que c'était 30 ou 35 jours. Il y aura d'autres gens... je dirai que c'est Claridge parce que ces acronymes font qu'il est difficile pour moi de distinguer entre les diverses sociétés... mais les gens de Claridge ont demandé une prolongation de 30 ou 35 jours et l'ont obtenue.

**Le sénateur Stewart:** C'était en plus de...

**Le sénateur Jessiman:** Des 90 jours, oui. Bon, est-ce que ce c'est pas un peu la norme de fixer un délai de 90 jours pour une demande de propositions? Je peux donner moi-même plusieurs exemples, mais j'aimerais que vous nous disiez ce que vous en savez.

**M. Simke:** Sénateur, quand il est question d'un projet de cette envergure et de cette complexité, il n'y a pas de normes. Je crois que, du point de vue de Price Waterhouse, les 90 jours, bien qu'acceptables, constituaient un minimum et il y aurait peut-être fallu en donner plus. Certes, il y a des cas où nous savons que le délai a été fixé à 90 jours. Nous savons aussi qu'il y a eu des cas où le délai était de 120 jours ou plus, mais encore...

**Le sénateur Jessiman:** Pouvez-vous me donner quelques exemples des cas où le délai était de 120 jours ou de plus de 120 jours?

**M. Simke:** Je pensais à des projets de forage en mer auxquels nous avons mis la main. Nous avons mis la main au réaménagement de l'aéroport à Port of Spain (Trinité et Tobago), où le délai a été plus long.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce qu'il s'agit de propositions du Canada pour la construction de quelque chose en mer, c'est bien ce que vous dites?

**M. Simke:** Non, c'était des propositions pour des promoteurs internationaux voulant réaménager cet aéroport en particulier. Ce n'était pas particulièrement canadien.

**Le sénateur Jessiman:** Je vois. D'accord.

**M. Simke:** Je me suis trouvé à mettre la main au dossier parce que nous participons à ce genre de transactions en diverses régions du monde. Pour ce qui touche les projets d'aménagements routiers auxquels nous avons mis la main, la SR91, l'autoroute de l'État numéro 91 en Californie, le délai était plus long. Encore une fois, je dois insister sur le fait qu'il n'y a pas de normes, que c'est une question de jugement, qu'il n'y a pas pour toutes les situations une formule qui fait dire qu'il faut que ce soit 90 jours ou 120 jours ou 60 jours. Cela va d'un nombre x de jours à un nombre y de jours.

Le délai de 90 jours fixé dans ce cas particulier était considéré comme étant acceptable, particulièrement à la lumière des travaux déjà accomplis dans toutes ces propositions spontanées.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Une question à propos du projet de la Trinité. Quelle était la taille de l'aéroport à Trinité et combien de temps a-t-fallu en ce qui concerne la demande de propositions? Quelle était la taille du projet? Est-ce que c'était un



[Text]

**Mr. Simke:** It was a \$100 million U.S. project approximately, and as I recall, 120 days were permitted.

**Senator Jessiman:** Highway 407 Ontario, I understand your firm was involved in that one?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator Jessiman:** I am told that was a billion dollars?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator Jessiman:** And that it was 90 days, is that correct?

**Mr. Simke:** I do believe that is right, yes.

**Senator Jessiman:** I have been given a number that are 90 or less, but I will read them out and if you are familiar say you are familiar, and if you are not, then you can't give me any evidence on it. Public Works Capital Region redevelopment proposed was 90 days, are you familiar with that?

**Mr. Simke:** No.

**Senator Jessiman:** Pearson runways, 90 days?

**Mr. Simke:** Familiar.

**Senator Jessiman:** Nova Scotia Highway 104, 60 days. That was \$125 million?

**Mr. Simke:** I am familiar with that one.

**Senator Jessiman:** You agree it was 60 days?

**Mr. Simke:** I don't recall. I am familiar with the project.

**Senator Jessiman:** If you find I am incorrect, will you let the clerk of the committee know so the record could be noted to that affect? Duke Point Ferry Terminal, B.C., \$150 million, proposal, 90 days?

**Mr. Simke:** Not familiar.

**Senator Jessiman:** Halton Private Water, 90 days, not familiar?

**Mr. Simke:** Not familiar.

**Senator Jessiman:** York Private Water?

**Mr. Simke:** Not familiar.

**Senator Jessiman:** Windsor Casino, you are familiar with that?

**Mr. Simke:** I am familiar with all of the projects, not the term that was provided for the response to the RFP.

**Senator Jessiman:** It is 90 days as well, Windsor Casino. I think this is another casino.

**Senator LeBreton:** Don't ask me. I am not familiar with casinos.

**Senator Jessiman:** It looks like RDMG, that is another 90 days.

[Traduction]

projet de 7 millions de dollars ou un projet de 30 à 40 millions de dollars?

**M. Simke:** C'était un projet d'environ 100 millions de dollars US, si je ne m'abuse, et le délai était de 120 jours.

**Le sénateur Jessiman:** L'autoroute 407 en Ontario: il paraît que votre société a participé à ce projet.

**M. Simke:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** On me dit que c'était pour un milliard de dollars.

**M. Simke:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et que le délai était de 90 jours, est-ce bien cela?

**M. Simke:** Je crois bien que oui.

**Le sénateur Jessiman:** On m'a informé de plusieurs projets où le délai était de 90 jours ou moins. Je vais les nommer et, si vous les connaissez, dites-le-nous. Sinon, vous ne pouvez rendre de témoignage à leur égard. Le délai associé au projet de remise en valeur de la Région de la capitale à Travaux publics était de 90 jours. Connaissez-vous ce projet?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Les pistes de l'aéroport Pearson: 90 jours?

**M. Simke:** Je connais.

**Le sénateur Jessiman:** L'autoroute 104 en Nouvelle-Écosse: 60 jours. C'était pour 125 millions de dollars?

**M. Simke:** Je connais ce projet.

**Le sénateur Jessiman:** Vous êtes d'accord pour dire que le délai était de 60 jours?

**M. Simke:** Je ne me rappelle pas. Je connais le projet.

**Le sénateur Jessiman:** Si vous constatez que je fais erreur, je vous prie de le laisser savoir au greffier du comité pour que cela puisse être noté dans le compte rendu. *Duke Point Ferry Terminal*, en Colombie-Britannique: 150 millions de dollars, 90 jours?

**M. Simke:** Je ne connais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Halton Private Water: 90 jours, vous ne connaissez pas?

**M. Simke:** Je ne connais pas.

**Le sénateur Jessiman:** York Private Water?

**M. Simke:** Connais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Windsor Casino, vous connaissez?

**M. Simke:** Je connais tous les projets, mais je ne connais pas le délai imposé pour répondre à la demande de propositions.

**Le sénateur Jessiman:** C'était 90 jours aussi pour Windsor Casino. Je crois que c'est un autre casino.

**Le sénateur LeBreton:** Ne me regardez pas. Je ne connais rien aux casinos.

**Le sénateur Jessiman:** On dirait «RDMG»: 90 jours, encore une fois.

[Texte]

**Mr. Simke:** Not familiar.

**Senator Jessiman:** Thank you. Now, the purpose of the RFP in theory is to bring about a relationship between the public and private sector which is beneficial to all. My question to you is, is an RFP process — are you looking for the best value for the money?

**Mr. Simke:** In response to your question, the first part of it yes, certainly the intent would be to bring about something beneficial to all parties. And, in terms of the purpose, a specific objective, one can't say that any RFP — that every RFP — that best value for money is necessarily the overriding objective.

In this particular case of Pearson airport, best overall proposal was the overarching criterion, and within that there was some definition of the proposal that would provide a superior development and operation as being sort of one key element making up best overall proposal. The other being best financial return. So, if you sum that all up, it more or less translates into best overall value for money, but again I stress that that is not necessarily the case in every proposal call.

**Senator Jessiman:** I think you have answered this, but I would just like to see if you will again. The question is, why was this RFP vague in this case? It wasn't specific?

**Mr. Simke:** In what respect, senator?

**Senator Jessiman:** It didn't set out the parameters. It didn't say this is what you have to build and this is how large it has to be and these are the specifications. It leaves it up to the developer. It gives that latitude, the part that I read to you, so I would just like you to answer the question why was it as general as that?

**Mr. Simke:** I would give the same answer when I responded to your first question. The government explicitly did not want to impose its solution but wanted creative ideas to come forth from the bidders.

**Senator Jessiman:** Now, as you said you were also involved in the valuation process. Tell us the role that Richardson Greenshields played in that as well.

**Mr. Simke:** Okay.

**Senator Jessiman:** Maybe first you could tell us your role? Did you oversee it or how did it work?

**Mr. Simke:** Our role in the evaluation of proposals started with helping the proposal evaluation committee develop the methodology for the evaluation of these proposals, and that was certainly a very challenging element in that there were many, many different technical experts and our role was to channel

[Translation]

**M. Simke:** Connais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Bon, en théorie, la demande de propositions a pour objet de créer entre le secteur public et le secteur privé des rapports qui profitent à tous. Je vous demanderais: si le processus de demande de propositions... cherchez-vous à obtenir le meilleur rendement possible en contrepartie de l'argent dépensé?

**M. Simke:** La réponse à la première partie de votre question est «oui»: certes, l'idée est de créer quelque chose qui profitera à toutes les parties. Quant à l'objet de la demande de propositions, à son objectif clé d'une proposition qui serait jugée la meilleure dans l'ensemble. L'autre critère était d'obtenir le meilleur rendement possible sur le plan financier. Pris ensemble, tous ces éléments donnent plus ou moins le meilleur rendement possible dans l'ensemble en échange de l'argent dépensé, mais, encore une fois, j'insiste sur le fait que ce n'est pas forcément le cas pour toute demande de propositions.

Dans ce cas particulier, celui de l'aéroport Pearson, le critère le plus important était que ce soit la meilleure offre dans l'ensemble. Dans le contexte, il était précisé que le fait que le projet puisse aboutir à une forme supérieure d'aménagement et d'exploitation était un élément clé d'une proposition qui serait jugée la meilleure dans l'ensemble. L'autre critère était d'obtenir le meilleur rendement possible sur le plan financier. Pris ensemble, tous ces éléments donnent plus ou moins le meilleur rendement possible dans l'ensemble en échange de l'argent dépensé, mais, encore une fois, j'insiste sur le fait que ce n'est pas forcément le cas pour toute demande de propositions.

**Le sénateur Jessiman:** Je crois que vous avez déjà répondu à la question, mais j'aimerais bien que vous le fassiez encore. Ma question est la suivante: pourquoi la demande de propositions est-elle si vague, dans ce cas particulier? Elle n'était pas détaillée?

**M. Simke:** De quel point de vue, sénateur?

**Le sénateur Jessiman:** Elle n'énonçait pas les paramètres du projet. Il n'y était pas dit: il faut construire ceci, il faut que ce soit de cette taille-ci, voici le cahier des charges. Il appartient au promoteur d'établir cela. Il a une certaine marge de manoeuvre... c'est dans la partie dont je vous fais la lecture. J'aimerais donc que vous répondiez simplement à la question: pourquoi est-ce que c'était si général?

**M. Simke:** Je vous donnerais la même réponse que la première fois. Le gouvernement ne cherchait pas à imposer sa propre solution au problème. Il voulait que les soumissionnaires proposent des idées créatrices.

**Le sénateur Jessiman:** Bon, comme vous l'avez dit, vous avez aussi participé au processus d'évaluation. Dites-nous quel rôle Richardson Greenshields a pu jouer aussi à cet égard.

**M. Simke:** D'accord.

**Le sénateur Jessiman:** Vous pourriez peut-être préciser d'abord le rôle que vous avez joué? Avez-vous supervisé cela? Comment cela a-t-il fonctionné?

**M. Simke:** Pour ce qui est de l'évaluation des propositions, notre rôle consistait d'abord à aider le comité d'évaluation des propositions à mettre au point une méthodologie à cet égard, et cela était certainement un très grand défi, car il y avait un très, très grand nombre de spécialistes techniques qui devaient mettre la

[Text]

them into a consistent and objective approach to applying their knowledge. So that all occurred before the proposals were received.

We then continued, after the proposals were received, to act as consultants to the proposal evaluation committee to help them in the application of the methodology, so on a day-to-day basis to be on site working with them, to help them, all of the players involved in these proposals, to interpret the methodology and apply it effectively, so that was our role.

**Senator Jessiman:** Did you have some role in the weighting that they gave to the various aspects, I think there were five in total?

**Mr. Simke:** Our role there was to ensure that in fact a weighting was established and that the reason for the weighting was documented. But the judgment call as to what the weighting should be was that of the proposal evaluation committee.

**Senator Jessiman:** Did you look it over? Did you think from your experience — did you think it was fair?

**Mr. Simke:** It wasn't our role to judge on the fairness. The only thing that I would say is that if the weightings that had been decided upon were egregiously different than the guidance that had been given to proponents in the RFP, we would have expressed some concern, and we had no such concern.

**The Chairman:** You were monitoring the process.

**Mr. Simke:** We were facilitating. We were making sure that the parties could retake consensus, which in a situation like this is never easy to accomplish. The guys developing the evaluation plan or valuating that would have viewed that as being by far most important and would have said that should get 70 per cent and everybody else should get 5 per cent. The folks doing the financial side would have felt similarly. We had to bring it to a point where they all felt comfortable that there was a fair weighting.

**Senator Jessiman:** Is that why 5 per cent of the evaluating process were given to financial strength of the companies involved?

**Mr. Simke:** The overall points given to the financial part of the evaluation was 40 per cent I believe, and within that there was a breakdown of various elements within that, and I can't recall how that breakdown occurred further.

**Senator Jessiman:** Do you remember why Paxport's bid was judged to be superior?

**Mr. Simke:** I would stress again that our role was not to in anyway get into the substantive evaluation, but to assist in the application of the evaluation methodology. I do recall, and again this is just a recollection of what others decided, I recall that the two reasons that the Paxport bid was selected, and this is just my recollection of what was ultimately agreed by the proposal evaluation committee — were a superior development approach,

[Traduction]

main à la pâte, et notre rôle consistait à les orienter vers une façon uniforme et objective d'appliquer leurs connaissances. Tout cela s'est fait avant que les propositions ne soient reçues.

Par la suite, une fois les propositions reçues, nous avons continué à tenir lieu d'experts-conseils auprès du comité d'évaluation des propositions, pour l'aider à appliquer la méthodologie. Quotidiennement, nous étions sur les lieux mêmes à travailler à leur côté, à les aider, tous ceux qui y étaient pour quelque chose dans ces propositions, à interpréter la méthodologie et à l'appliquer efficacement. C'était donc notre rôle.

**Le sénateur Jessiman:** Avez-vous eu un mot à dire dans la pondération des divers éléments. Je crois qu'il y en avait cinq au total, n'est-ce pas?

**M. Simke:** Notre rôle consistait à s'assurer qu'il y avait en fait une certaine pondération des facteurs et que les motifs de la pondération étaient dûment étayés. Tout de même, la décision à cet égard était laissée au jugement du comité d'évaluation des propositions.

**Le sénateur Jessiman:** L'avez-vous examinée? Selon votre expérience, est-ce que c'était juste?

**M. Simke:** Il ne nous appartenait pas de juger que ce soit juste ou non. Tout ce que je peux dire, c'est que si la pondération adoptée avait été sensiblement différente de ce qui avait été donné pour consigne aux destinataires de la demande de propositions, nous aurions exprimé des réserves, mais nous n'avions pas à le faire.

**Le président:** Vous contrôliez le processus.

**M. Simke:** Nous facilitons les choses. Nous veillons à ce que les parties s'entendent à nouveau, ce qui n'est jamais facile à faire dans un cas comme celui-là. Ceux qui mettaient au point le plan d'évaluation auraient estimé que c'était là, et de loin, l'élément le plus important et déterminé que cela valait 70 p. 100 par rapport à 5 p. 100 pour tout le reste. Du côté des finances, les gens auraient adopté un point de vue semblable. Il nous fallait amener cela à un point où tous croyaient bien que la pondération était juste.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce la raison pour laquelle la capacité financière des sociétés en question valait 5 p. 100 dans la pondération?

**M. Simke:** Dans l'ensemble, l'aspect financier de l'évaluation valait 40 p. 100, je crois, ce qui était réparti en divers éléments, mais je ne me souviens pas aujourd'hui de cette répartition.

**Le sénateur Jessiman:** Vous rappelez-vous pourquoi la soumission de Paxport a été jugée la meilleure?

**M. Simke:** Je dois signaler encore une fois que notre rôle consistait non pas à participer de quelque façon que ce soit à l'examen du fond, mais plutôt à aider à appliquer la méthodologie. Je me rappelle tout de même... et, encore une fois, ce n'est que l'idée qui me revient de ce que d'autres personnes ont décidé..., je me rappelle que les deux motifs pour lesquels la soumission de Paxport a été retenue, et c'est seulement ce que je me rappelle de



[Texte]

a more perhaps ambitious and first class development approach and a better financial offer. That is my recollection.

**Senator Jessiman:** Did you sit in the room when they were doing the work? We understand they met in Toronto over a number of days.

**Mr. Simke:** Yes.

**Senator Jessiman:** Were you part of the group?

**Mr. Simke:** We were present, not necessarily myself personally every day, but our team was present every day throughout the six weeks or so of the evaluation period.

**Senator Jessiman:** Was there any political interference as far as you know of the evaluation process?

**Mr. Simke:** I was not aware of any such interference.

**Senator Jessiman:** Were you ever interfered with or lobbied in relation to the work you were doing in relation to the request for proposal evaluation process?

**Mr. Simke:** Not at all, no.

**Senator Jessiman:** In your evaluation of the process, were you ever concerned about the result? Did you find anything odd in naming as the winner a company that would finance the project from revenues received through running the airport?

**Mr. Simke:** I would like to answer your question in two parts, senator. The first part was that we did not find anything odd in the ultimate choice, merely because we, in observing the process that was being followed by the participants in the evaluation, we felt very satisfied that they were applying their minds diligently and that a wide variety of factors were considered and a great deal of depth.

In response to your latter question, we did not get involved substantially in the evaluation at all, so I doubt — I mean, it is three years ago now. I can't recall exactly what was in my mind, but I doubt that I was even intimately familiar with the terms, the financing arrangements that the winning bid had. Obviously subsequently, having read about this *ad nauseam* in the press I am aware now, but I probably was not aware then.

**Senator Hervieux-Payette:** Supplementary. Could you explain your role in relation to RCMP since you seem to be doing something similar to the RCMP? What were you doing compared to their own evaluation of the evaluation process?

**Mr. Simke:** I will answer that. I don't believe I answered the second part of an earlier question put by the senator about the role of Richardson Greenshields, but I will answer your question first.

[Translation]

la décision prise au bout du compte par le comité d'évaluation des propositions, étaient les suivants: l'approche préconisée était supérieure, l'approche préconisée était peut-être plus ambitieuse, plus propice à créer un aéroport de première catégorie, et l'offre était la meilleure sur le plan financier. C'est ce dont je me rappelle.

**Le sénateur Jessiman:** Étiez-vous présent, dans la salle, quand ils travaillaient à cela? Il paraît qu'ils se sont réunis à Toronto pendant plusieurs jours.

**M. Simke:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que vous faisiez partie du groupe?

**M. Simke:** Nous étions présents... je n'y étais pas forcément moi-même, tous les jours, mais notre équipe était présente tous les jours, tout au long des six semaines environ qu'a duré la période d'évaluation.

**Le sénateur Jessiman:** À votre connaissance, le processus d'évaluation a-t-il fait l'objet d'une quelconque ingérence politique?

**M. Simke:** Je n'ai eu connaissance d'aucune ingérence de cette nature.

**Le sénateur Jessiman:** Avez-vous fait l'objet, à un quelconque moment, d'ingérence ou de lobbyisme en rapport avec votre travail pour ce qui touche le processus d'évaluation des propositions?

**M. Simke:** Pas du tout, non.

**Le sénateur Jessiman:** Quand vous avez évalué le processus, le résultat vous préoccupait-il? Trouviez-vous cela curieux que la société retenue financerait le projet grâce aux recettes qu'elle tirerait de l'exploitation de l'aéroport?

**M. Simke:** J'aimerais répondre à votre question en deux volets, sénateur. Premièrement, il n'y a rien dans le choix final qui nous a paru curieux, tout simplement parce que, en observant que les participants à l'évaluation avaient respecté le processus, nous étions tout à fait convaincus qu'ils s'appliquaient avec diligence à la tâche, que toutes sortes de facteurs avaient été pris en considération et que le dossier avait été étudié à fond.

Deuxièmement, nous n'avons pas participé à l'évaluation sur le plan du fond, ce qui me fait douter... enfin, c'était il y a trois ans. Je ne me rappelle pas précisément ce que je pensais, mais je doute avoir connu de très près les modalités de la proposition, les modalités financières de la proposition retenue. Évidemment, par la suite, je suis au courant maintenant, pour avoir lu là-dessus *ad nauseam* dans les journaux, mais je ne l'étais probablement pas à ce moment-là.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Une question supplémentaire. Pouvez-vous expliquer votre rôle par rapport à RCMP puisque votre tâche semblait s'apparenter à la sienne? Que faisiez-vous, par comparaison avec son évaluation du processus d'évaluation?

**M. Simke:** Je vais répondre à cette question. Je crois que je n'ai pas répondu à la deuxième partie d'une question posée plus tôt par le sénateur à propos de Richardson Greenshields, mais je vais répondre à votre question d'abord.

[Text]

We were process consultants. We were there to advise management, and in effect we were part of the group that was responsible for this evaluation with us, you know, acting as consultants.

RCMP however were operating at arm's length. They were in an auditor capacity. So, while we were working with the teams to say this is how you should do the evaluation, this is in terms of the application of the methodology, RCMP's role was to stand back as third party observers and say, do we think this is being properly done?

We, in effect, were an extension of the management, if you will, doing the work while RCMP were purely an arm's length, third party, independent role. So a very clear distinction.

**Senator Hervieux-Payette:** You were part of the process but you didn't go into the substance, that means in the figures or analysis or financial analysis of the deal, you were not part of that?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator Jessiman:** You are going to answer the question I should have asked you earlier.

**Mr. Simke:** I apologize for not answering earlier. Richardson Greenshields were a consultant to one of the five evaluation teams, that one being the team looking at the business and financial plan, so there were Transport Canada officials leading that team and they had retained as their consultants to substantively look at the financial and business plan, they had retained Richardson Greenshields.

**Senator Jessiman:** One question Mr. Chairman before I take my time. In dealing with the RFP process, we have a memo from Chern Heed and it is document number 000639, and I am sorry I don't have copies, but I am sure senators on the other side will have it but if you have not we can get copies made.

It states that your firm, Price Waterhouse, was concerned about the short period of time allowed to respond to the RFP. He claims Price Waterhouse wanted six months for the RFP process.

My question to you sir, can you comment on this? Wouldn't six months be way too long and would not be able to keep the bids secret if you did it for six months?

**Mr. Simke:** I don't recall our specifically stating a number of six months. I do recall that we discussed with our client, Wayne Power, the general manager responsible for the terminal redevelopment — we had many in depth discussions in the development of the RFP, and amongst those was a discussion on the timing where we, as advisers to Transport Canada, wanted to give them our best advice as to what would be a reasonable period.

[Traduction]

Notre rôle en tant qu'experts-conseils portait sur le processus. Nous étions là pour conseiller la direction et, de fait, nous faisons partie du groupe responsable de cette évaluation à titre d'experts-conseils, enfin.

La société RCMP exerçait quant à elle son mandat de façon indépendante. Son rôle était celui du vérificateur. Par conséquent, au moment où nous travaillions avec les équipes pour dire voici comment faire l'évaluation, dans le contexte de l'application de la méthodologie, le rôle de RCMP consistait à jouer les observateurs et à dire: est-ce que cela se fait bien dans les formes?

De fait, nous étions comme le prolongement de la direction, si vous voulez, alors que RCMP agissait purement à titre indépendant, c'était une tierce partie. C'est donc une distinction très claire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez fait partie du processus, mais vous n'avez pas analysé le fond, ce qui veut dire que vous n'avez pas participé à l'analyse des chiffres, des finances de la proposition?

**M. Simke:** Tout à fait.

**Le sénateur Jessiman:** Vous allez répondre à la question que j'aurais dû vous poser plus tôt.

**M. Simke:** Je m'excuse de ne pas avoir répondu plus tôt. La société Richardson Greenshields agissait à titre d'expert-conseil auprès de l'une des cinq équipes d'évaluateurs, c'est-à-dire celle qui se penchait sur le plan d'affaires et le plan financier. Il y avait des représentants de Transports Canada qui dirigeaient cette équipe et qui avaient retenu, à titre d'experts-conseils pour l'étude du fond du plan d'affaires et du plan financier, la société Richardson Greenshields.

**Le sénateur Jessiman:** Une dernière question, monsieur le président, avant de terminer. Au sujet du processus de demande de propositions, nous avons une note de Chern Heed, le document n° 000639, et je m'excuse de ne pas en avoir des photocopies, mais je suis sûr que les sénateurs de l'autre côté en auront, mais si vous n'en avez pas, nous pouvons en faire faire des photocopies.

Il y est dit que votre société, Price Waterhouse, se préoccupait du fait que le délai de réponse à la demande de propositions était court. M. Heed prétend que Price Waterhouse voulait que le délai soit fixé à six mois.

J'aimerais savoir, monsieur Simke, ce que vous en pensez. Six mois, est-ce que ce ne serait pas beaucoup trop long? Serait-il possible de garder le secret si le délai était de six mois?

**M. Simke:** Je ne me rappelle pas que nous ayons dit expressément que le délai devrait être de six mois. Je me rappelle tout de même que nous avons discuté de la chose avec notre client, Wayne Power, le directeur général responsable du réaménagement des aéroports... nous avons eu de nombreuses discussions approfondies au moment de mettre au point la demande de propositions, dont une discussion sur le délai. À ce moment-là, nous, en notre qualité de conseillers auprès de Transports Canada, voulions donner les meilleurs conseils possibles quant à ce qui constituait un délai raisonnable.

[Texte]

And we certainly made Transport Canada aware that the three month period was clearly at the lower end of an acceptable range, that perhaps more could be provided to the bidders, but I do not recall explicitly stating six months.

With respect to the second part of your question senator, I wouldn't say that six months would be *prima facie* unreasonable period. Certainly it is a lengthy period relative to other projects that we have seen, but I wouldn't say that it would be unmanageable in terms of creating problems.

**Senator Jessiman:** Thank you. I have other questions on other aspects, but I think I have used my half hour.

**Senator Tkachuk:** Can I ask a supplementary on the six months, on the 90 days, is that possible? Were you an author of the final draft of the RFP or were you one of the many authors?

**Mr. Simke:** Yes, senator. The role we played was that we did in effect carry the pen if you will and drew in text written by technical experts, but we consolidated it into a full draft.

**Senator Tkachuk:** So, the 90 days came from — like who decided that?

**Mr. Simke:** I can't say that I know who decided that that ultimately would be the period. We had, as I mentioned, debates with our direct client Wayne Power, and ultimately having debated this with Wayne back and forth having made sure that we let Wayne know the pros and cons of various time periods, the decision came back through Wayne that it would be 90 days, but I don't know who specifically decided that.

**Senator Tkachuk:** Who did you report to directly?

**Mr. Simke:** To Wayne Power.

**Senator Tkachuk:** That is all I have, thanks.

**Senator Stewart:** The witness has just referred to now — I will start it again if I may. Senator Jessiman in his questioning gave various examples of where 90 days was the time allowed, but it now emerges that in this particular case, Price Waterhouse had shall I say considerable uncertainty as to the adequacy of that period, and now the witness refers to pros and cons which were communicated. Could you tell us what the pros and cons were?

**Mr. Simke:** I would also before responding say that I wouldn't say we had considerable uncertainty. We wanted to make sure that we expressed that there were some cons to a shortish period such as 90 days. I will deal with the cons first. Certainly this is a complex development, this redevelopment of Terminals 1 and 2. The nature of the RFP was a very open-ended one. The point has already been made to that affect. And

[Translation]

Et nous avons certainement signalé à Transports Canada que la période de trois mois était manifestement le minimum acceptable, qu'il faudrait peut-être donner plus de temps aux soumissionnaires, mais je ne me rappelle pas que nous ayons dit expressément «six mois».

Pour ce qui est de la deuxième partie de votre question, sénateur, je ne dirais pas qu'un délai de six mois serait à première vue déraisonnable. C'est certainement long par comparaison avec d'autres projets que nous avons eus, mais je ne dirais pas que ce serait pas viable, que cela causerait des difficultés.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. J'ai des questions à poser sur d'autres aspects de la chose, mais je crois avoir écoulé ma demi-heure.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je poser une question supplémentaire au sujet des six mois, au sujet des 90 jours, est-ce possible? Avez-vous participé à la rédaction de la version définitive de la demande de propositions? Étiez-vous l'un des nombreux auteurs de cette demande?

**M. Simke:** Oui, sénateur. C'est nous qui avons manié la plume, pour ainsi dire, et intégré à la demande le texte des techniciens, mais nous avons consolidé tout cela pour produire le texte intégral.

**Le sénateur Tkachuk:** Les 90 jours provenaient donc... qui a décidé que ce serait 90 jours?

**M. Simke:** Je ne saurais dire qui a décidé du délai au bout du compte. Comme je l'ai dit, nous avons eu des débats avec notre client «direct», Wayne Power, et ayant discuté en long et en large de la question avec Wayne et veillé à ce qu'il soit au courant des avantages et des inconvénients des divers délais possibles, il a déterminé, au bout du compte, par l'entremise de Wayne, que ce serait 90 jours, mais je ne sais pas qui a précisément pris cette décision.

**Le sénateur Tkachuk:** À qui étiez-vous comptable directement?

**M. Simke:** À Wayne Power.

**Le sénateur Tkachuk:** Voilà pour moi. Merci.

**Le sénateur Stewart:** Le témoin vient de faire allusion... je vais recommencer, si vous permettez. Dans ses questions, le sénateur Jessiman a donné plusieurs exemples de projets où le délai était fixé à 90 jours, mais il ressort maintenant que, dans ce cas particulier, le délai causait une incertitude considérable, je dirais, chez Price Waterhouse, et le témoin parle maintenant des avantages et des inconvénients dont on a fait part. Pouvez-vous nous dire quels étaient les avantages et les inconvénients?

**M. Simke:** Je dirais d'abord que cela ne causait pas une incertitude considérable chez nous. Nous voulions nous assurer de dire qu'un délai si court, 90 jours, présentait certains inconvénients. Je vais parler d'abord des inconvénients. Certes, il s'agit d'un projet complexe, le réaménagement des aérogares 1 et 2. La demande de propositions était de nature très ouverte. L'idée a déjà été formulée. On en demandait donc beaucoup aux soumissionnaires.



[Text]

therefore, a lot was being asked of the bidders, including for example that they do their own traffic forecasts and estimates of capacity requirements.

So, we said look, you are looking for quality here. Obviously there is some correlation between quality and time, and if you give people a little more time, you will get a little better quality. So that was, I think, one of the cons of going with a 90 day as perhaps as opposed to let's say 120-day period.

Another con that was discussed was one of perception. We said look, somebody could say to you afterwards that some bidders who had not already been in the game, that is those other than the three that we were aware of that had already submitted unsolicited proposals, would be at some disadvantage, that the three that — we were aware of three that had submitted unsolicited proposals — obviously would be further ahead than somebody coming into the game new. That therefore is something of a con that you are opening yourself to some risk that somebody would say hey, you are closing us out. So those were the two primary factors that were discussed as being risks for Transport Canada.

On the pro side we said look, from a practical point of view, you think Transport Canada that probably anybody who is seriously interested in this has already identified themselves.

Business being what it is and people being aware that people had made unsolicited proposals, those interested would want to also submit an unsolicited proposal, so anyone who had not yet submitted an unsolicited proposal, one could make the argument that they were not that interested.

So a pro was that pretty well everyone who is interested might be said to have identified themselves, and therefore why lengthen the period? We want to get on with this, so that was the primary reason for saying 90 days would be sufficient.

**Senator Stewart:** In the case of the pros first, you say that the potential proposers had identified themselves. Was the field from which proposers could come restricted to Canada?

**Mr. Simke:** No senator. I would not think that the field, in terms of the kinds of expertise you would draw into this, would be restricted to Canada, although I recall now I think that ultimately in the RFP there were some restrictions on foreign ownership. But certainly in a Canadian controlled consortium, you would probably want to draw in some non-Canadian expertise.

**Senator Stewart:** My question is this: If a longer period of time had been allowed, is there a possibility that there would have been what I will call a viable proposal from someone from outside Canada?

**Mr. Simke:** I doubt that senator in that this Pearson development is a world scale development and that the community of players interested in such developments keep their

[Traduction]

res, y compris, par exemple, de fournir leurs propres prévisions de l'achalandage et leurs propres estimations de la capacité requise.

Nous avons donc dit: «Écoutez, c'est de la qualité que vous recherchez ici. Évidemment, il y a une certaine corrélation entre la qualité et le temps, et si vous donnez aux gens un peu plus de temps, vous allez obtenir une qualité un peu meilleure.» Voilà donc, selon moi, un des inconvénients associés à un délai de 90 jours, par opposition à, par exemple, un délai de 120 jours.

Un des autres inconvénients dont nous avons discuté est celui de la perception. Nous avons dit: «écoutez, quelqu'un pourrait vous dire plus tard que les soumissionnaires qui n'avaient pas déjà entré dans le jeu, c'est-à-dire tous ceux sauf les trois dont on savait déjà qu'ils avaient présenté des propositions spontanées, seraient désavantagés quelque peu, que les trois... nous connaissons les trois qui avaient présenté des propositions spontanées... évidemment, ils auraient une longueur d'avance sur tout nouvel arrivant. Voilà donc une sorte d'inconvénient: on s'expose au risque que quelqu'un dise: «vous nous excluez». Ce sont les deux facteurs principaux qui ont été interprétés comme posant un risque dans les discussions avec Transports Canada.

Du côté des avantages, nous avons dit: «écoutez, du point de vue pratique, vous devez savoir, à Transports Canada, que quiconque porte un intérêt sérieux à ce dossier s'est probablement déjà manifesté.»

Les affaires étant ce qu'elles sont et les gens étant au courant que certains avaient présenté des propositions spontanées, les parties intéressées auraient aussi la volonté de présenter une proposition spontanée, de sorte que l'on pourrait avancer que quiconque n'a pas encore présenté une proposition spontanée n'est pas si intéressé par l'affaire.

C'était donc un avantage: on pouvait dire qu'à peu près tout le monde qui portait un intérêt au dossier se serait manifesté déjà. À ce moment-là, à quoi bon prolonger le délai? Nous voulons nous engager dans cette voie... c'était donc la raison principale pour dire que le délai de 90 jours serait suffisant.

**Le sénateur Stewart:** Dans le cas des avantages, d'abord, vous dites que les soumissionnaires éventuels s'étaient manifestés. Fallait-il absolument que les soumissionnaires proviennent du Canada?

**M. Simke:** Non, sénateur. Je ne crois pas, étant donné la nature de l'expertise qu'il fallait attirer, que cela se restreigne absolument au Canada, quoique je me rappelle maintenant que la demande de propositions, il me semble, imposait certaines restrictions à la participation étrangère. Mais certainement, à l'intérieur d'un consortium contrôlé par des intérêts canadiens, on voudrait probablement attirer une certaine expertise étrangère.

**Le sénateur Stewart:** Ma question est la suivante: Si un délai plus long avait été accordé, est-il possible qu'il y ait eu ce que j'appellerais une proposition viable de la part d'une partie étrangère?

**M. Simke:** J'en doute, sénateur, car l'aménagement de l'aéroport Pearson est un projet de calibre mondial, et les milieux qui s'intéressent à ces projets sont très attentifs aux occasions

[Texte]

ear very close to the ground in terms of potential business opportunities. There are publications that are out on a monthly basis about every little twist and turn in an opportunity such as this. I refer you to Public Works financing where anyone in the world interested in this would have been very familiar that Pearson is in quotes "in play".

**Senator Stewart:** You referred to the fact when you were listing the cons that if a longer period of time had been allowed, the quality of the proposals might have been higher. Would financial feasibility of the proposal be one of the aspects that you would include in quality?

**Mr. Simke:** I would include all aspects, senator. What I said, what was primary in my mind was more things such as quality of traffic forecasts and so on, but all factors would be in my mind.

**Senator Stewart:** My question was does it include financial feasibility?

**Mr. Simke:** Yes, it does.

**Senator Stewart:** Thank you, chairman.

**The Chairman:** Senator Hervieux-Payette.

**Senator Hervieux-Payette:** I think I will continue on your first line, and I have the document that Mr. Jessiman was referring to which is document 00639. I would like my assistant to give you a copy so that I would like to put in perspective and maybe complete our examination of the time frame by talking about the 90 day for the RFP and the expression of interest, which of course would have extended the period of time for the different interested parties to be able to address the question.

So I will read, Mr. Chairman, a document dated October, 1991, 29. It is a memo from Mr. Heed to Mr. Barbeau. It is that meeting we are talking about. And the last paragraph says:

We still are concerned about the perception created by the very short time period for RFP responses (90 days) vis-a-vis the integrity of the process. This concern has been reinforced by the observations of Price Waterhouse, the consulting firm engaged to assist in the preparation for the Requests for Proposals. Price Waterhouse (without prompting) has commented that, notwithstanding that the department may consider requests to extend the response time, publication of the RFP of a 90 day response time for proposals could convey the message that the Department is not committed to a fully open and competent process.

On page 2 there is another paragraph.

The number and complexity of the issues to which proponents must respond with mature and firm proposals require a response period of not less than six months.

That is where the six months come from.

[Translation]

commerciales qui peuvent se présenter. Il existe des publications mensuelles qui font état des moindres faits nouveaux pour ce qui touche ces occasions commerciales. Songez, par exemple, au financement des travaux publics: partout au monde, quiconque s'intéresse à ce genre de projet aurait été tout à fait au courant du projet touchant l'aéroport Pearson.

**Le sénateur Stewart:** Quand vous énumérez les inconvénients, vous avez dit que si un délai plus long avait été accordé, la qualité des propositions aurait peut-être été meilleure. La viabilité financière de la proposition serait-elle un des aspects qui entrerait en ligne de compte au chapitre de la qualité?

**M. Simke:** Je tiendrais compte de tous les aspects, sénateur. Ce que j'ai dit, ce à quoi je pensais surtout, c'était d'autres choses comme la qualité des prévisions concernant l'achalandage et ainsi de suite, mais je tiendrais compte de tous les facteurs.

**Le sénateur Stewart:** Je vous demandais si cela comprenait la viabilité financière?

**M. Simke:** Oui, ce serait compris.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur Hervieux-Payette.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je crois que je vais poursuivre dans le premier sens que vous avez évoqué, et j'ai le document auquel M. Jessiman a fait allusion, c'est-à-dire le document 00639. J'aimerais que mon adjoint vous en donne un exemplaire. De cette façon, je vais pouvoir mettre les choses en perspective et peut-être parachever notre examen du délai en parlant des 90 jours donnés pour répondre à la demande de propositions et de la déclaration d'intérêt, ce qui, bien sûr, aurait eu pour effet de prolonger le délai pour que les différentes parties intéressées puissent mener à bien leur tâche.

Je vais donc, monsieur le président, faire la lecture d'un document en date du 29 octobre 1991. Il s'agit d'une note de M. Heed à l'intention de M. Barbeau. C'est de cette réunion que nous parlons. Le dernier paragraphe se lit comme suit:

Nous nous préoccupons toujours de la perception que crée le délai très court imposé en ce qui concerne la réponse à la demande de propositions (90 jours) par rapport à l'intégrité du processus. Cette préoccupation est d'autant plus valable étant donné les observations de Price Waterhouse, société d'experts-conseils engagée pour aider à préparer la demande de propositions. Price Waterhouse (sans qu'on lui ait demandé) a fait remarquer que, à moins que le ministère ne décide d'envisager les demandes de prolongation du délai, le fait d'associer à la demande de propositions un délai de réponse de 90 jours pourrait faire croire que le ministère ne tient pas vraiment à ce que le processus soit tout à fait ouvert et dans les règles.

À la page 2, il y a un autre paragraphe.

Étant donné le nombre de questions qu'il faut prendre en considération et leur complexité, il faut pas moins de six mois pour établir une proposition bien mûrie et solide.

Voilà d'où viennent les six mois en question.

*[Text]*

...if any groups other than the three who have already prepared preliminary proposals...

and you certainly were aware that there were three unsolicited proposal in front of the Ministry

...become involved, a request for an extension beyond six months would not be unexpected. We hope that there will be an opportunity to reconsider the matter of the published RFP response time.

I put that in perspective before asking my question with another — I think it is a report — the minutes of the project team of which you were a member, participant dated March 28, 1991 and it was with Mr. Wayne Power and John Gilmour from Price Waterhouse. You were there. There was Mr. Lloyd Lavine and Mr. Jeffrey Climans. In this document, on the second page at 2.3 then it is written:

The role of Price Waterhouse is not to include day-to-day project management of the privatization process. Our responsibilities will include provision of advice in the development of a project critical path, production of the expression of interest and RFP documents, formulation of the qualitative and quantitative bid evaluation criteria and other advisory services, including principles of valuation and procedures for marketing the expression of interest and RFP documents.

To your recollection, since in this document we are talking about, an expression of interest — where did it get lost in the process? Because in this case, and if I follow up from the previous meeting, of course I would expect that this would have extended. We can have an expression for another 90 days and we would have got certainly the time to convey the message to the business community to take the time for the consortium together because most of these projects were put together by consortia that were made of several companies, and before they had time to sign all the engagement and make sure that they have closely knit team which is each one bringing their own particular expertise in the project and that is the way I saw it, probably you did see the same thing in another project. You don't have one party making a proposal, but you have a consortium of various fields of expertise.

To my recollection, we don't have that many airport operators in Canada, so they have really to go and get the proper expert to develop the whole project.

So, in this case my question is where was the expression of interest that you were supposed to produce because we have not seen it? It was mentioned that it was eliminated in the process. Where did it get lost?

**Mr. Simke:** Senator, just to clarify, we did actually physically develop such a document, but it was decided — again I don't know specifically who made the decision, but the decision was

*[Traduction]*

[...] si des groupes autres que les trois qui ont déjà préparé une proposition préliminaire...

et vous saviez certainement que trois propositions spontanées avaient été envoyées au ministère...

... s'engageaient dans le dossier, il ne serait pas déraisonnable de s'attendre à ce qu'il y ait une demande de prolongation au-delà de six mois. Nous espérons qu'il sera possible d'envisager à nouveau la question du délai de réponse imposé.

J'ai mis cela en perspective avant de poser ma question en évoquant un autre... je crois que c'est un rapport... le compte rendu d'une réunion de l'équipe chargée du projet, dont vous faisiez partie, en date du 28 mars 1991. C'était en compagnie de M. Wayne Power et de John Gilmour, de Price Waterhouse. Vous y étiez. MM. Lloyd Lavine et Jeffrey Climans y étaient présents. Dans ce document, page 2, point 2.3, on peut lire:

Le rôle de Price Waterhouse ne doit pas comprendre la gestion quotidienne du projet de privatisation. Nos responsabilités consisteront notamment à fournir des conseils concernant l'élaboration d'un chemin critique pour le projet, à produire les documents relatifs à la déclaration d'intérêt et à la demande de propositions, à formuler les critères qualitatifs et quantitatifs d'évaluation des soumissions et à dispenser d'autres services consultatifs, notamment en ce qui concerne les principes d'évaluation de l'entreprise et la marche à suivre pour diffuser les documents relatifs à la déclaration d'intérêt et à la demande de propositions.

À votre connaissance, comme il est question dans ce document d'une déclaration d'intérêt... où cela s'est-il perdu dans le processus? Puisque dans ce cas, si je songe à la réunion précédente, bien sûr, je m'attendrais à ce que cela soit prolongé. Il peut y avoir une déclaration et 90 jours encore, il y aurait certainement suffisamment de temps pour transmettre le message au milieu des affaires, suffisamment de temps pour que les consortiums se forment, puisque la plupart de ces projets sont le fruit du travail de consortiums composés de plusieurs sociétés, et avant qu'ils aient le temps de signer l'engagement et s'assurer d'avoir en place une équipe unie où chacun met son expertise propre à contribution dans le projet... c'est comme cela que je l'ai envisagé, et vous avez probablement vu la même chose dans un autre projet. C'est non pas une seule partie qui présente la proposition, mais plutôt un consortium qui regroupe des experts de divers domaines.

À ma connaissance, il n'y a pas un si grand nombre d'exploitants d'aéroport au Canada, de sorte qu'ils doivent vraiment aller chercher les bons experts pour mettre en valeur le projet entier.

Ma question serait donc la suivante: où est la déclaration d'intérêt que vous êtes censés avoir produite puisque nous ne l'avons pas vue? On a signalé qu'elle a été éliminée en cours de route. Où est-elle passée?

**M. Simke:** Sénateur, tirons les choses au clair: nous avons bel et bien mis au point un tel document, mais la décision... encore une fois, je ne sais pas qui précisément a pris la décision, mais la



[Texte]

made that no, we will not go with an expression of interest approach, we will go to a one stage process.

And again, I would say that we discussed with our client, Wayne Power, the pros and cons of that, and I think I have talked to them today. But having taken all of those factors into account, Transport Canada, and by Transport Canada, it could mean any one of a number of people made the decision that they would not go with an expression of interest, and that was communicated to us through Wayne Power. We were not physically present when that decision was made.

**Senator Hervieux-Payette:** Since we use an expression from the beginning, first class airport, how would you define a first class airport when you have to write down the request for proposal? I guess it is not an easy task to decide what is a first class airport. Is it the model of Heathrow, the model of Chicago? What is a first-class airport?

**Mr. Simke:** I think you are right, senator. That is a somewhat subjective judgment, and it was purposely left that way that we wanted to communicate that what was being sought here was a high quality development that would represent Toronto as being a premier destination in world business travel or world travel, and those were the kinds of thoughts that were in the mind of Transport Canada and that we discussed with them.

There is no clear definition of first class, but I would say that the development community globally would have a good understanding of what was being sought and they would look to airports such as perhaps Tampa, Frankfurt. The intent was that Toronto would have a gateway of similar quality.

**Senator Hervieux-Payette:** Would you say in this case — because when it comes to real estate building and commercial building, usually a first class building you can't attach a per square foot price. Did you in your evaluation criteria attach a per square foot price so that when you were evaluating, if we were to have a first class airport, there was at least some criteria that you could say would meet the first-class criteria?

**Mr. Simke:** No, no such numeric criterion was identified in the RFP. But again I would say that the philosophy behind this RFP was one of being very open-ended and seeking creativity so that if one had put forward a numeric amount, what that might have led to was to constrain developers. Who knows what developers might have come up with. They might have come up with some interesting commercial facilities that might be revenue generating, but if you had said we have to limit the cost to X dollars per square foot of passenger processing space for example, it might have constrained developers from doing things that might have been a good idea.

So, the philosophy was clearly to say look, you as the development community know what a first-class airport is. Come to us with your ideas and make us an offer and we will weigh the

[Translation]

décision a été prise: non, la déclaration d'intérêt ne serait pas utilisée, ce serait un processus en une seule étape.

Et, encore une fois, je dirais que nous avons discuté avec notre client, Wayne Power, des avantages et des inconvénients de la formule, et je crois bien en avoir parlé aujourd'hui. Toutefois, Transports Canada ayant pris en considération tous ces facteurs, il y a toute une série de personnes qui ont peut-être pris la décision de ne pas opter pour la déclaration d'intérêt, décision dont nous a fait part Wayne Power. Nous n'étions pas sur les lieux quand la décision a été prise.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous utilisons depuis le début une certaine expression: aéroport de première catégorie. Quelle serait votre définition d'un aéroport de première catégorie si vous deviez l'inclure dans une demande de propositions? J'imagine qu'il n'est pas facile de déterminer ce qu'est un aéroport de première catégorie. Faut-il prendre pour modèle l'aéroport Heathrow, l'aéroport de Chicago? Qu'est-ce qu'un aéroport de première catégorie?

**M. Simke:** Je crois que vous avez raison, sénateur. C'est une question quelque peu subjective, et nous avons laissé les choses ainsi à dessein. Nous voulions faire voir que nous désirions un aménagement de première qualité qui ferait de Toronto une destination de choix dans le monde des voyages touristiques ou d'affaires. C'est à cela que pensait Transports Canada et c'est de cela que nous avons discuté avec ses représentants.

Il n'y a pas de définition bien arrêtée de «première catégorie», mais je dirais que les membres du milieu de l'aménagement de par le monde auraient une bonne idée de ce que l'on cherchait à obtenir et qu'ils prendraient pour point de référence des aéroports comme ceux de Tampa et de Francfort, peut-être. L'idée, c'était que Toronto soit une «porte d'entrée» de qualité semblable.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Diriez-vous que dans ce cas... puisque là où il s'agit d'immobilier et d'immeubles commerciaux, on ne peut habituellement pas fixer un prix «par pied carré» à un édifice de première catégorie. Avez-vous établi un prix par pied carré dans vos critères d'évaluation pour qu'il y ait au moins une façon, s'il s'agit d'un aéroport de première catégorie, de dire que tout est en règle?

**M. Simke:** Non, il n'y avait pas de tels chiffres dans la demande de propositions. Tout de même, encore une fois, je dirais que l'idée était de concevoir une demande de propositions très ouverte qui faisait appel à l'esprit créateur des soumissionnaires. Le fait d'établir un chiffre quelconque aurait peut-être donc limité la marge de manoeuvre des promoteurs. Qui sait ce que les promoteurs auraient trouvé. Ils auraient peut-être pensé à des installations commerciales qui produiraient des recettes, mais si vous aviez dit qu'il fallait limiter le coût à X dollars le pied carré d'espace prévu pour le traitement des passagers, par exemple, cela aurait peut-être empêché les promoteurs à s'aligner sur une bonne idée.

L'idée était donc clairement de dire: «Écoutez, vous, qui faites partie du milieu de l'aménagement, vous savez ce qu'est un aéroport de première catégorie. Présentez-nous vos idées et

[Text]

various offers that we get and choose the best overall acceptable proposal.

**Senator Hervieux-Payette:** The first part of my question, do you agree that we have in the commercial building a standard or a price per square foot that you can say this is going to produce a first class building?

**Mr. Simke:** I would agree with that.

**Senator Hervieux-Payette:** So, then if we could have said in the RFP that in order to meet the requirements and the needs of the airlines — and of course when you are anticipating up to 33 million passengers, you understand that they need a certain number of facilities. They could have determined prior — so you can put a cap on the price and then of course make sure that the airlines would be able to afford the terminals that you were going to build.

I am referring — my question is, have you been associated to the project and the creative project of Terminal 3 which started with a bid and a proposal that was accepted at \$350 million and ended up after construction to a \$530-million project, which is for me a very large private sector cost overrun.

**Mr. Simke:** We were not associated with that project, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** Was there any formula or any criteria in our project that would have limited these cost overruns in the Terminal 1 and 2 project?

**Mr. Simke:** I don't believe that one could have put forward a numeric criterion such as the one you are proposing unless at the same time the scope and nature of the development was also somewhat prescribed.

If you had said we want a terminal with so many square feet and so much portion of passenger processing space and so much capacity for commercial space and laid out a number of these parameters, then it might have been possible to say we want to limit cost to X per square foot. But as I mentioned, that was not the philosophy behind this development.

**Senator Hervieux-Payette:** So when we talk about the very vague — and I go back to my colleagues, Senator Jessiman's word, and a very general description of the first-class airport, and I am associating that with your own word as bringing in creativity and innovation, then the 90-day period, in order to put together a group, in order to have a first-class airport design, in order to have a financial and viable organization, was it part of your own rationale for saying that 90 days was very short period of time in order to realize a project of that magnitude making sure that every component — and there are very technical components in an airport, and today we know that there are even more security components that we can see when we visit an airport. Would you say that the 90-day period was almost an unrealistic challenge for the people who were not involved in the unsolicited proposal?

[Traduction]

faites-nous une offre, et nous allons étudier les diverses offres reçues et choisir la meilleure dans l'ensemble.»

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Voici la première partie de ma question: êtes-vous d'accord pour dire qu'il existe, dans le secteur des immeubles commerciaux, une norme ou un prix par pied carré qui permet de dire qu'il s'agira d'un immeuble de première catégorie?

**M. Simke:** Je suis d'accord pour dire cela.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si nous avons donc pu dire, dans la demande de propositions, que pour répondre aux exigences et aux besoins des compagnies aériennes... et, bien sûr, si vous prévoyez accueillir 33 millions de passagers, vous devez savoir qu'il leur faut un certain nombre d'installations. On aurait pu déterminer au préalable... de manière à fixer un plafond au prix puis, bien sûr, à s'assurer que les compagnies aériennes peuvent se permettre les aérogares que nous allons construire.

Je parle de... ma question est la suivante: avez-vous été associés au projet d'aménagement de l'aérogare 3, au projet créateur qui a commencé par une soumission et une proposition acceptées pour 350 millions de dollars et qui est devenu au bout du compte un projet de construction de 530 millions de dollars, ce qui me paraît être un dépassement de coût très important pour le secteur privé.

**M. Simke:** Nous n'avons pas été associés à ce projet, sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Notre projet comportait-il une formule ou des critères qui auraient limité ce dépassement de coût dans le cas des aérogares 1 et 2?

**M. Simke:** Je ne crois pas qu'on puisse proposer un critère numérique comme celui auquel vous faites allusion à moins de préciser quelque peu, en même temps, l'envergure et la nature de l'aménagement en question.

Si vous aviez demandé une aérogare de tant de pieds carrés où telle proportion était consacrée au traitement des passagers et où tel espace est alloué aux commerces et où il faut respecter un certain nombre de paramètres, il aurait peut-être alors été possible de dire qu'il faut limiter le coût à X dollars le pied carré. Toutefois, comme je l'ai mentionné, ce n'est pas de cette façon que nous envisageons l'aménagement.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand on parle donc du caractère très général... et je m'en remets à ce qu'ont dit mes collègues, à ce qu'a dit le sénateur Jessiman, et d'une description très générale d'un aéroport de première catégorie, et je fais le lien avec ce que vous avez dit vous-même pour ce qui est de faire appel à l'esprit de création et d'innovation, puis il y a la période de 90 jours qui permet de créer un groupe, pour la conception d'un aéroport de première catégorie, pour une organisation qui soit viable du point de vue financier et autre, est-ce en partie pour cela que vous avez dit qu'un délai de 90 jours était très court en rapport avec la réalisation d'un projet de cette envergure, s'il fallait que tous les éléments... et un aéroport comporte des éléments très techniques et, aujourd'hui, nous savons qu'il y a un nombre encore plus grand d'éléments de sécurité qu'il faut prévoir à l'aéroport. Diriez-vous qu'il n'était pas vraiment réaliste de croire que les gens qui n'avaient pas d'abord présenté une proposition spontanée pouvaient relever ce défi?

[Texte]

**Mr. Simke:** I would say it was do-able but very, very tough.

**Senator Hervieux-Payette:** I will go to another subject. I have another document I would like to refer to and I would like my assistant to give it to you. It is document 001058 dated August 6th, 1991. I will wait for you to have it. It is another meeting that you have attended.

On page 4 item 5.5, I should like you to explain that paragraph that reads:

The workplan developed at the outset of the project will be effectively set aside in favour of a fast-track approach to developing and approving the RFP.

Could you say why the work plan that you were probably recommending — I mean the minutes are saying that, will be set aside in favour of a fast-track approach. Could you, for our own education, indicate to us what is a fast-track compared to a work plan approach and what does it imply?

**Mr. Simke:** I can't recall exactly what was being discussed on this point at this meeting, but certainly we were aware that the government wanted to move this project ahead quickly, and we had been retained some months before, I recall, to work on this and there had been various delays as various decisions were being made. I think at this stage, what, you know, our client wanted was that a number of decisions having now been made that we get the RFP prepared quickly.

What we are saying here is that we would develop a work plan to work with the department in getting that RFP developed quickly. So, what would be implied by that would be more frequent meetings, more intensive involvement of both ourselves and the various players within Transport Canada, and the approach that we would be suggesting to our client at this point was specifically who was needed at what point, at what stage for what meetings with what information to get this RFP developed.

I do recall specifically that we had found that there were some deficiencies in the kinds of financial information that Transport Canada had that a bidder would expect to see relating to the terminals because of the particular nature of government accounting, which is not the same as private sector accounting. I am being illustrative here, but that as part of this process of getting the RFP ready, that a special team of people would have to be assigned to getting the correct financial information pulled together, and in fact that kind of activity did occur.

So what this is saying is we have got to really focus everyone's efforts and get everyone concentrated on getting this RFP ready.

**Senator Hervieux-Payette:** When you talk about the financial information that would be made available from Transport Canada, are you talking about the revenue from various

[Translation]

**M. Simke:** Je dirais que c'était faisable, mais très, très difficile.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais passer à un autre sujet. J'aimerais qu'on se reporte à un document que j'ai devant moi et que mon adjoint vous le donne. Il s'agit du document n° 001058, qui est daté du 6 août 1991. J'attends que vous l'ayez entre les mains. C'est une autre réunion à laquelle vous avez assisté.

Page 4, point 5.5: j'aimerais que vous expliquiez le paragraphe qui se lit comme suit:

Le plan de travail établi au début sera effectivement mis de côté au profit d'une méthode accélérée de mise au point et d'approbation de la demande de propositions.

Pouvez-vous dire pourquoi le plan de travail que vous recommandiez probablement... enfin, selon le procès-verbal, ce plan de travail est mis de côté au profit d'une méthode accélérée. Pour notre édification personnelle, pourriez-vous préciser ce qu'est une méthode accélérée par rapport à un plan de travail et ce que cela laisse supposer?

**M. Simke:** Je ne me souviens pas précisément de ce dont il était question à ce moment-là de la réunion, mais nous savions certainement que le gouvernement voulait faire progresser rapidement ce projet, et nos services avaient été retenus quelques mois auparavant, si je ne m'abuse, pour que nous puissions travailler à ce dossier, mais il y avait eu différents retards tandis que l'on prenait différentes décisions. Je crois qu'à ce moment-là, un certain nombre de décisions ayant été prises, notre client voulait que la demande de propositions soit préparée rapidement.

Ce que nous disons ici, c'est que nous allions élaborer un plan de travail de façon à pouvoir collaborer avec le ministère à mettre au point rapidement la demande de propositions. Cela laisse donc supposer qu'il y aurait des réunions plus fréquentes, un travail plus intensif de notre part et il y avait eu divers fonctionnaires à Transports Canada et que nous allions alors proposer à notre client précisément ce qu'il fallait mettre en place à ce moment-là, les réunions qu'il fallait organiser et à quel moment, les renseignements qu'il fallait réunir pour mettre au point cette demande de propositions.

Il y a un fait précis dont je me souviens: nous avons constaté certaines lacunes quant à la nature des renseignements financiers qu'un soumissionnaire pouvait s'attendre à voir de la part de Transports Canada en rapport avec les aéroports, étant donné la nature particulière de la comptabilité publique, qui n'est pas pareille à la comptabilité dans le secteur privé. J'essaie de schématiser. Pour la préparation de la demande de propositions, il fallait réunir une équipe spéciale de gens qui seraient chargés de réunir les renseignements financiers qui sont corrects, ce qui, en fait, s'est fait.

Ce qui est donc dit ici, c'est qu'il nous faut vraiment faire porter les efforts de tous, faire en sorte que tout le monde se concentre sur la préparation de la demande de propositions.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand vous parlez des renseignements financiers que Transports Canada mettrait à la disposition des soumissionnaires, parlez-vous des recettes tirées



[Text]

operations and the documentation that was put in the big room at the Toronto airport that was made available to the future bidders?

**Mr. Simke:** That is correct, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** Did you review all the documents that were supposed to be available to the various parties that would have access to these documents?

**Mr. Simke:** We didn't review all the documents because it was a room full of documents, but together with Transport Canada, we agreed the kind of documentation that should be necessary. Again, we were providing advice from the perspective of the private development community and saying this is what a developer would expect to see, do you have it? If not, let's get it.

In the case of financial information for example, the government accounts differently than the private sector. We say the private sector would expect to see this kind of information. You better get it.

**Senator Hervieux-Payette:** Would you say then that the — sorry. I was interrupted for a second and I just lost track.

I will move to another document. Document 001114 dated April 19, 1991. It is a memo, and I will just try to close down the question of the expression of interest because still this question has not been resolved where it got lost, and maybe with this document we could clarify this.

I will just read a few paragraphs that are referring to your participation. In one small paragraph it says:

Price Waterhouse is on board to assist in RFP process and Coopers Lybrand is represented to ensure fairness of process.

There was work for every consultant. It was a good contract.

Then on page 2:

The concept of an EOI stage would be pursued with the Minister's office. IKP will proceed with preparation of the EOI documentation.

And the memo is signed by Wayne Power. Which means that at April 19, still the expression of interest was still a possibility. You were still working on it, and I guess this was referred to the minister's office to make sure that one would make the decision if you would go ahead with the expression of interest?

**Mr. Simke:** That is what that seems to be saying, yes.

**Senator Hervieux-Payette:** When they got back with the answer, do you remember that there would be no expression of interest? And you had developed a document for the expression of interest?

[Traduction]

des diverses facettes de l'exploitation de l'aéroport et de la documentation qui a été mise dans la grande salle, à l'aéroport de Toronto, à la disposition des soumissionnaires éventuels?

**M. Simke:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avez-vous examiné tous les documents qui devaient censément être mis à la disposition des diverses parties?

**M. Simke:** Nous n'avons pas examiné tous les documents parce que la salle était pleine de documents, mais, de concert avec Transports Canada, nous avons convenu du genre de document qui était nécessaire. Encore une fois, nos conseils visaient à révéler la perspective des promoteurs du secteur privé, c'est-à-dire ce à quoi un promoteur pouvait s'attendre. Si un tel document n'avait pas été fourni, il fallait aller le chercher.

Dans le cas des renseignements financiers, par exemple, l'État ne fait pas sa comptabilité de la même façon que le secteur privé. Nous disons que le secteur privé s'attend à voir tel ou tel genre de renseignement. Vous seriez mieux d'aller les chercher.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Diriez-vous alors que... je m'excuse. On m'a interrompue pour un instant, et j'ai tout simplement perdu le fil.

Je vais passer à un autre document. C'est le document n° 001114, en date du 19 avril 1991, une note. Je vais essayer de clore les questions sur la déclaration d'intérêt parce qu'on ne sait toujours pas à quel moment ce document a disparu. Ce document-ci nous éclairera peut-être.

Je vais en lire quelques paragraphes où il est question de votre participation à l'affaire. Il y a un court paragraphe qui dit:

La présence de Price Waterhouse vise à faciliter le processus relatif à la demande de propositions, et celle de Coopers Lybrand vise à garantir le caractère équitable du processus.

Il y avait du boulot pour tous les experts-conseils. C'était un bon contrat.

Puis, à la page 2, on peut lire:

Nous allons discuter avec le cabinet du ministre de l'idée d'une déclaration d'intérêt. IKP préparera la documentation à cet égard.

La note porte la signature de Wayne Power. Il faut donc en déduire que, le 19 avril, la déclaration d'intérêt était encore une possibilité. Vous y travailliez encore, et j'imagine qu'on a saisi le cabinet du ministre de la question pour s'assurer que c'est lui qui prendrait la décision concernant la déclaration d'intérêt. Est-ce bien cela?

**M. Simke:** Oui, c'est ce qui semble être dit.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand la réponse est revenue... vous rappelez-vous qu'il y ait eu la décision de ne pas avoir de déclaration d'intérêt? Et vous aviez préparé un document en rapport avec la déclaration d'intérêt, n'est-ce pas?

[Texte]

**Mr. Simke:** Yes, we had developed a document, and subsequent to the development of that document, it was communicated to us through Wayne Power that no, an expression of interest would not be required for this process.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Nelligan, since there was an expression of interest document that was developed, and it might be part of the overall, global tonne of documentation we have, I don't know if maybe we could take the time to look at it. It is the first time this morning that I am aware the document existed, that it was prepared and it was developed, and of course it would be interesting to see, in relation with the RFP, what would be the role of both documents and what was expected from this.

From what I can gather from the reality was that only those who had done their own work with unsolicited proposal really had the time to come with the creativity and the innovation because they had several months to think about it, but newcomers would really have a hard time to put together a proposal.

**Senator Jessiman:** What for?

**Senator Hervieux-Payette:** I am sorry. We are talking about a \$5-million exercise for a real estate developer. To develop an RFP costs about \$5 million. When somebody is investing \$5 million, certainly you put all the chances on your side, and when you know that the competition has been doing it for a year, a year and a half or two years, I don't know any sound, intelligent business organization that would put \$5 million in not having a chance to win, so that is the way I see it. They had no chance and that is the reality.

**Senator Jessiman:** Who is they?

**Senator Hervieux-Payette:** I see no other proposal.

**Senator Jessiman:** Who is the they? Who are those people that didn't have a chance?

**Senator Hervieux-Payette:** All those in the real estate business across Canada that could have made a bid. They had no —

**Senator Stewart:** Create a consortia.

**Senator Hervieux-Payette:** I am sorry. This is my own knowledge.

**Senator Jessiman:** This requires special knowledge. There are very few players.

**Senator Stewart:** Bring those people in, Senator Jessiman. Open the door.

**Senator Jessiman:** Seventeen months.

**Senator Hervieux-Payette:** I will go on to another document which is 00676, 11th of May, 1992, and I am just following the chronology of the development of the whole project.

[Translation]

**M. Simke:** Oui, nous avons préparé un document et, par la suite, on nous a fait savoir, par l'entremise de Wayne Power, que la déclaration d'intérêt ne ferait pas partie de ce processus.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Monsieur Nelligan, comme il y a un document qui a été préparé en rapport avec la déclaration d'intérêt et qu'il fait partie de la «tonne» de documentation que nous avons, je me demande si nous pourrions prendre le temps d'y jeter un coup d'oeil. Ce n'est que ce matin que j'ai appris que ce document existe, qu'il a été préparé, mis au point, et, bien sûr, il serait intéressant de voir le rôle de ce document et de la demande de propositions, ainsi que ce que l'on attendait de tout cela.

D'après ce que je peux en déduire, en réalité, seuls les soumissionnaires qui avaient travaillé de leur propre initiative à préparer une proposition «spontanée» avaient vraiment eu le temps de trouver des solutions créatrices et innovatrices, car ils avaient eu plusieurs mois pour y penser, alors que les nouveaux arrivants auraient vraiment beaucoup de difficulté à préparer une proposition.

**Le sénateur Jessiman:** Pourquoi?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse. Il s'agit d'un exercice qui coûte 5 millions de dollars à un promoteur immobilier. La préparation d'une proposition coûte environ 5 millions de dollars. Si vous investissez 5 millions de dollars, vous allez certainement mettre toutes les chances de votre côté, mais dans le cas où la concurrence se prépare déjà depuis un an, un an et demi, deux ans, je ne connais pas une entreprise digne de ce nom qui consacrerait 5 millions de dollars à une affaire où ses chances sont nulles... c'est comme cela que je vois la chose. Ils n'avaient aucune chance, et voilà la réalité.

**Le sénateur Jessiman:** Quand vous dites «ils», qui voulez-vous dire?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je ne vois pas d'autre proposition.

**Le sénateur Jessiman:** «Ils» c'est qui? Qui sont les gens qui n'ont pas eu de chance?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Tous ceux qui oeuvrent dans le secteur immobilier au Canada et qui auraient pu présenter une proposition. Ils n'avaient pas...

**Le sénateur Stewart:** Créez donc un consortium.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse. Ce sont mes connaissances à moi.

**Le sénateur Jessiman:** Il faut des connaissances spéciales. Il y a très peu de gens qui peuvent y arriver.

**Le sénateur Stewart:** Convoquez ces gens, sénateur Jessiman. Ouvrez la porte.

**Le sénateur Jessiman:** Dix-sept mois.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais passer à un autre document, le n° 00676, en date du 11 mai 1992. Je suis simplement de façon chronologique la progression du projet.

[Text]

This document is a document that was signed, I suppose, between your organization and the government. So this was the amendment to agreement and so on, so I suppose there was another document before that that was the agreement.

In this document, I am looking at the fine print afterwards, the document that was prepared called appendix A, where it is defining your mandate. You told me previously that you were not involved in Terminal 3 so you were not asked previously to evaluate the Terminal 3 proposal?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Were you asked previously by the Government of Canada to evaluate other proposals with regards to terminals or airport development throughout Canada?

**Mr. Simke:** We had been involved in a number of projects associated with proposals made to transfer airports from government operation to that of local airport authorities.

I personally had been involved for some years in work associated with the management, operation and ownership of airports in Canada, so yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Which airport?

**Mr. Simke:** Specifically, Edmonton airport where a consortium of local community people had made a proposal to Transport Canada to transfer that airport to a local authority. We were retained as the advisor to Transport Canada for the evaluation of that proposal and the subsequent discussions with that group, and we ultimately worked in the development of the financial projections that Transport Canada put together to assess the approach or the basis on which that airport would be transferred.

Similarly, on the other side of the table, not for Transport Canada but for the bidder, we did work both for the Airport de Montreal, the group putting that proposal together, and for the Calgary airports. We worked for the consortia in both cases that initiated the transfer of those airports to local authorities. And again, our firm assisted both of those organizations prior to this process.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. That means that you — I refer to a question I asked several times to the Department of Transport personnel when they appear before us, so you assisted them in preparing the evaluation booklets?

**Mr. Simke:** For the Pearson exercise?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Simke:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** And did you use material — would you say that the criteria you used for Pearson airport were the same as Edmonton?

**Mr. Simke:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Why?

[Traduction]

C'est un document qui, je suppose, représente une entente intervenue entre votre organisation et le gouvernement. C'est donc une autre modification apportée à l'entente et ainsi de suite. J'imagine donc qu'il y a un autre document qui existait au préalable et qui représente l'entente.

J'en suis aux petits caractères, au document qui s'appelle l'annexe A, où vous définissez votre mandat. Vous m'avez déjà dit que vous n'avez pas participé au projet touchant l'aérogare 3. On ne vous a donc pas demandé d'évaluer la proposition concernant l'aérogare 3?

**M. Simke:** On ne nous l'a pas demandé.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Le gouvernement du Canada vous avait-il demandé auparavant d'évaluer d'autres propositions concernant l'aménagement d'aérogares ou d'aéroports au Canada?

**M. Simke:** Nous avons participé à plusieurs projets concernant le transfert d'aéroports du gouvernement à des administrations aéroportuaires locales.

Personnellement, je faisais depuis un certain nombre d'années un travail qui touchait à la gestion, à l'exploitation et à la propriété d'aéroports au Canada. La réponse est donc «oui».

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quel aéroport?

**M. Simke:** En particulier, dans le cas de l'aéroport d'Edmonton, il y avait un consortium d'intervenants locaux qui ont proposé à Transports Canada la cession de l'aéroport au profit d'une administration locale. Transports Canada nous a demandé de le conseiller en rapport avec l'évaluation de cette proposition et les discussions subséquentes avec le groupe en question. Au bout du compte, nous avons fini par participer à l'établissement des prévisions financières de Transports Canada pour ce qui touche l'évaluation de l'approche prise en rapport avec la cession.

De même, de l'autre côté de la table... pas Transports Canada, mais plutôt le soumissionnaire..., nous avons travaillé pour le groupe des aéroports de Montréal, celui qui a préparé cette proposition-là, et pour les aéroports de Calgary. Dans les deux cas, nous avons travaillé pour le consortium à l'origine de la cession des aéroports au profit des administrations locales. Encore une fois, notre société avait déjà aidé les deux organisations avant cette demande de propositions en particulier.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Cela veut dire que vous... je reprends une question que j'ai posée plusieurs fois au personnel du ministère des Transports, quand il est venu comparaître devant le comité... vous les avez donc aidés à préparer les livrets d'évaluation?

**M. Simke:** Concernant Pearson?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Simke:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et avez-vous utilisé la documentation... diriez-vous que les critères que vous avez appliqués dans le cas de l'aéroport Pearson étaient les mêmes que dans le cas de l'aéroport d'Edmonton?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pourquoi?



[Texte]

**Mr. Simke:** Because the Edmonton situation was different in that it was transfer of an existing operating airport from one operator to another. This was a major new development of additional capacity, refurbishment of existing capacity. So the projects, while both about airports, were somewhat different in their scope.

**Senator Hervieux-Payette:** Even the business plan, I mean the financial viability and all the criteria, the transfer of personnel, they were all the same item that would have to be covered.

**Mr. Simke:** Senator, that is true. There were many similar issues. To use an example that you have just given, the transfer of people, the whole basis on which employees would be transferred from Transport Canada to that of a local airport authority was very specific. There was an approach developed to do that, not by us but by Transport Canada. The approach for transferring employees of Transport Canada to a new owner and operator of the Pearson terminals would have been somewhat different. These were different transactions.

So yes, obviously there is only so many ways one can run an airport, and many of the issues and variables would have been similar, but clearly we are talking about quite different deals here.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. While you were answering, the question I wanted to ask previously just came back to my mind. You remember that you said that you were assisting Department of Transport Canada in saying what were the prerequisites to administer the RFP. And you had established what kind of documents that the bidders needed to have in order to prepare their financial proposal.

Would you say that the existing leases, which in this case are one of the biggest amounts of revenue for the airport, would be considered as an essential document that would be part of the documents available to the various parties who want to put together the financial package?

**Mr. Simke:** Yes, I would say that the existing leases would be expected by a bidder.

**Senator Hervieux-Payette:** Did you review the list of these documents carefully with the people of Transport Canada?

**Mr. Simke:** I can't recall. It wasn't our role to ensure that. We were not playing an audit role here to ensure that every document that should have been there was there. We advised Transport Canada of the kinds of documents that should be there for a bidder. And we, in a dialogue with Transport Canada, agreed on those and then Transport Canada made those available. We did not, you know, run a checklist to see what was there and what was not there.

**Senator Hervieux-Payette:** Fine. Since you were assisting in preparing the RFP and then the evaluation criteria, and there is a big question mark about the Air Canada lease that was supposed to be part of the documentation available to the bidders and that lease was not releasing its authority or that there were some

[Translation]

**M. Simke:** Parce que la situation n'était pas la même... c'était la cession de l'aéroport d'un exploitant déjà en place à un autre exploitant. Dans ce cas-ci, c'était l'aménagement, l'agrandissement, la rénovation d'une installation existante. Même s'ils concernaient tous deux des aéroports, les projets avaient une envergure quelque peu différente.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Même le plan d'affaires, enfin, la viabilité financière et tous les critères, le transfert du personnel, tout cela serait la même chose.

**M. Simke:** Vous avez raison, sénateur. Il y avait un grand nombre de questions semblables. Pour utiliser l'exemple que vous venez d'évoquer, c'est-à-dire le transfert des gens, il y avait une façon très précise de transférer les employés de Transports Canada à une administration aéroportuaire locale. Une approche avait été mise au point à cet égard, non pas par nous, mais plutôt par Transports Canada. L'approche concernant le transfert des employés de Transports Canada à un nouveau propriétaire-exploitant dans le cas des aérogares à Pearson aurait été quelque peu différente. Les transactions n'étaient pas les mêmes.

Je dirais donc «oui», il y a évidemment bien des façons de faire fonctionner un aéroport, et un grand nombre des questions et des variables en jeu seraient semblables, mais il s'agit manifestement de transactions très différentes.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Pendant que vous donniez votre réponse, la question que je voulais poser auparavant m'est revenue à l'esprit. Vous vous souvenez d'avoir dit aider le ministère des Transports du Canada à établir les conditions préalables de l'administration d'une demande de propositions. Vous aviez établi quels genres de documents il faudrait aux soumissionnaires pour préparer leur proposition financière.

Diriez-vous que les baux existants, qui représentent dans ce cas les recettes les plus importantes de l'aéroport, seraient considérés comme des documents essentiels qui feraient partie des documents mis à la disposition des diverses parties qui désirent préparer une proposition financière?

**M. Simke:** Oui, je dirais qu'un soumissionnaire s'attendrait à voir les baux existants.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avez-vous examiné cette liste de documents soigneusement avec les gens de Transports Canada?

**M. Simke:** Je ne me rappelle pas. Il ne nous appartenait pas à nous de veiller à cela. Notre rôle n'était pas celui d'un vérificateur, de s'assurer qu'il y avait là tous les documents qui devaient y être. Nous avons recommandé à Transports Canada le genre de documents qui devraient être mis à la disposition du soumissionnaire. Puis, en discutant avec Transports Canada, nous avons convenu de cela, et Transports Canada les a mis à la disposition des soumissionnaires. Enfin, nous n'avons pas pris une liste de contrôle pour vérifier ce qui y était et ce qui n'y était pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Bien. Vous avez été mêlé à la préparation de la demande de propositions, puis aux critères d'évaluation, et la question de savoir si le bail d'Air Canada devait faire partie de la documentation accessible aux soumissionnaires constituait toujours un important point d'interrogation. On

[Text]

documents missing. To your recollection, did you hear, were you made aware by some of the Transport Canada people that some documents were missing?

**Mr. Simke:** No, I do not recall that at all.

**Senator Hervieux-Payette:** Not in the RFP and not in the evaluation process?

**Mr. Simke:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** And your people were present with the five evaluation teams overlooking how the process was being conducted internally rather than externally like RCMP, the other consulting firm, and you were not aware then that the full information was not released in terms of Transport Canada or Government of Canada, prior obligations or at least commitments with Air Canada?

**Mr. Simke:** I honestly do not recall there being any omissions. You know, there is no recollection on my part that there were any material omissions at that time.

**Senator Hervieux-Payette:** You personally, were you assigned to one team in particular or were you overlooking the members maybe of your team that were assigned in the various evaluation groups?

**Mr. Simke:** We had two people who were pretty well full time with the evaluation groups. I was not there full time. I came in periodically to meet with the proposal evaluation committee, with my own staff. I met with my own staff as well separately pretty well every couple of days, but we did not assign our people to work specifically with certain teams. We were on call to assist all of the teams.

**Senator Hervieux-Payette:** So when the team was dealing with, for instance, the team dealing more specifically with the financial analysis of the whole transaction by both bidders — let's call them for the time being Paxport and Claridge — your people were present and this team was assisted also by Richardson Greenshields. And would you say then that you were not made aware of some of the deficiencies of the financial information that was provided by one of the bidders, in this case Paxport, that was later said by the Ministry of Industry saying to us that there was a serious failure in the financial proposal?

**Mr. Simke:** We, as I have said —

**Senator Jessiman:** That is not quite true. That is not what was said. She is giving evidence.

**Senator Kirby:** Let him answer the question.

**Senator Hervieux-Payette:** Can I have my answer?

**Mr. Simke:** My answer is that we were concentrating very much on helping the evaluation teams apply the evaluation methodology to make sure that these proposals that came in, which were somewhat voluminous and each in their own format, that the teams doing the evaluation were able to effectively apply

[Traduction]

se demandait aussi si le bail continuerait de s'appliquer ou si certains documents étaient manquants. D'après vos souvenirs, avez-vous entendu des représentants de Transports Canada dire que certains documents étaient manquants, ou avez-vous reçu des informations en ce sens?

**M. Simke:** Non, je n'ai aucun souvenir de la sorte.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ni dans la demande de propositions ni dans le processus d'évaluation?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vos gens faisaient partie des cinq équipes d'évaluation chargées de superviser le déroulement du processus, à l'interne plutôt qu'à l'externe, par exemple comme le faisait RCMP, l'autre cabinet d'experts-conseils, et vous ignoriez à l'époque que tous les renseignements n'avaient pas été divulgués, qu'ils aient trait à Transports Canada, au gouvernement du Canada, à des obligations antérieures, ou, à tout le moins, à des engagements contractés auprès d'Air Canada?

**M. Simke:** En toute honnêteté, je ne me rappelle nullement que des documents aient pu manquer. Vous savez, je ne me rappelle pas que, à l'époque, des documents aient pu manquer à l'appel.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avez-vous personnellement été affecté à une équipe en particulier, ou étiez-vous chargé de superviser les membres de votre équipe affectée aux divers groupes d'évaluation?

**M. Simke:** Deux de mes employés participaient à peu près à temps plein aux travaux des groupes d'évaluation. Je ne m'occupais pas du dossier à temps plein. Périodiquement, je venais rencontrer le comité chargé d'évaluer les propositions ainsi que mes propres employés. À peu près tous les deux jours, je rencontrais mes employés de façon distincte, mais aucun d'entre eux n'était affecté de façon précise à une équipe ou à une autre. Sur appel, nous venions prêter main-forte à l'une ou l'autre d'entre elles.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Intéressons-nous par exemple à l'équipe chargée plus précisément de l'analyse financière de l'ensemble de la transaction proposée par les deux soumissionnaires... appelons-les pour l'heure Paxport et Claridge. Vos employés étaient présents, et l'équipe comptait également sur l'aide de Richardson Greenshields. Et diriez-vous que vous n'avez pas été informé de certaines des lacunes contenues dans les informations financières fournies par l'un des soumissionnaires, dans ce cas-ci Paxport? Plus tard, le ministère de l'Industrie nous a en effet appris que la proposition financière accusait de graves lacunes.

**M. Simke:** Comme je l'ai dit, nous...

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas tout à fait vrai. Ce n'est pas ce qu'on a dit. Ce sont des allégations.

**Le sénateur Kirby:** Laissez le témoin répondre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je obtenir une réponse?

**M. Simke:** Ma réponse, c'est que nous nous efforçons d'aider les équipes d'évaluation à appliquer la méthode d'évaluation pour faire en sorte que ces propositions, qui étaient relativement volumineuses et présentées chacune à sa façon... que les équipes chargées de l'évaluation soient en mesure d'appliquer la méthode

[Texte]

the methodology and document their findings effectively. We were not concentrating at all on the substantive nature of the quality of the proposals, whether they were good or bad proposals.

So while there may have been discussion going on in the room while we were there at times, we were working with these teams, going around from team to team to say, are you okay? Do you have any problems? Where are you at? Are you on track? Are you able to meet the deadlines that we should be at more or less at this point? What issues do you foresee in being able to meet the deadline? That was our focus.

The fact that a bidder might or might not have the quality of presentation in their proposal would not have been something we would have concentrated on at all. We may or may not have been aware of it.

**Senator Hervieux-Payette:** I remember when you were answering Senator Jessiman a few minutes ago that you mentioned that in developing your criteria, one of the major criteria that was retained and that was given a lot of weight on the Xaport proposal was that the better financial offer was giving, of course, a lot of weight to the proposal.

How did you determine the number of points assigned to each criteria? Where did you take your rating schedule? Did you take it from a manual in accounting that I am not aware of because I am lawyer or do you take it from previous analysis that you made of other proposals? Where did the rating come from?

**Mr. Simke:** The ratings came from the evaluators themselves. I will just explain the process to you briefly.

The proposal evaluation committee was constituted well in advance of the proposals being received. Our role was to work with that proposal evaluation committee and to say, let's look at the RFP and let us interpret the RFP, not Price Waterhouse, but the proposal evaluation committee, and agree on how we are going to weight the main criteria one against the other.

For the purpose of the evaluation methodology, these were called plans; the business and financial plan, the development plan, the management and operations plan. Let's agree on the relative weighting of those. And we facilitated a discussion amongst the proposal evaluation committee to decide how that weighting would occur.

Each team responsible for one of those plans then went away, and we worked with each of those teams — this is again before the proposals were received — to say how should the points for each of those plans be allocated to subplans? So, for example, within the development plan there would have been a subplan around capacity forecasts, traffic forecasts and capacity estimates. That would have been a specific subplan or issue that would have been evaluated. There were I think in the development plan about a dozen — 11 or 12 subplans. The points for the development plan would have had to have been allocated amongst the subplans,

[Translation]

logie et de documenter leurs conclusions de façon efficace. Nous ne nous concentrons pas sur le fond des propositions, qu'elles soient bonnes ou mauvaises.

S'il est possible que des discussions aient eu lieu dans une pièce au moment où nous nous y trouvions, nous nous contentions de travailler avec ces équipes, de passer de l'une à l'autre pour vérifier si tout allait bien. Y a-t-il des problèmes? Où en êtes-vous? Êtes-vous à jour? Serez-vous en mesure de respecter les échéances fixées pour tel ou tel moment précis? Quels sont les enjeux qui pourraient vous empêcher de respecter les échéances? Voilà ce à quoi nous nous intéressons.

Nous ne nous serions pas préoccupés de savoir si la proposition d'un soumissionnaire avait été présentée dans les formes ou non. Nous aurions pu être au courant aussi bien que ne pas l'être.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En réponse à une question du sénateur Jessiman, il y a quelques minutes, vous avez déclaré, à propos de l'élaboration des critères, que l'un des principaux critères retenus et ayant conféré beaucoup de poids à la proposition Xaport avait trait au fait que la meilleure offre financière allait naturellement conférer beaucoup de poids à l'une ou l'autre des propositions.

Comment avez-vous fixé le nombre de points affectés à chacun des critères? D'où vient le barème? L'avez-vous tiré d'un manuel de comptabilité que je ne connais pas puisque je suis avocate, ou provient-il d'analyses antérieures que vous avez réalisées à l'égard d'autres propositions? D'où vient le barème?

**M. Simke:** Les cotes ont été attribuées par les évaluateurs eux-mêmes. Je me contenterai de vous exposer brièvement le processus.

Le comité chargé de l'évaluation des propositions a été constitué bien avant que les propositions ne soient reçues. Notre rôle consistait à travailler avec le comité et à faire en sorte que nous examinions et interprétions la demande de propositions... pas Price Waterhouse, mais le comité. Nous devions également convenir de la façon de pondérer les principaux critères les uns par rapport aux autres.

Aux fins de la méthode d'évaluation, nous avons parlé de plans: le plan d'affaires et le plan financier, le plan d'aménagement et le plan de gestion et d'exploitation. Entendons-nous sur l'importance relative de chacun. Puis, nous avons animé une discussion entre les membres du comité d'évaluation des propositions afin de déterminer comment on procéderait à la pondération.

Chacune des équipes responsables de l'un ou l'autre de ces plans a alors entrepris ses travaux, et nous avons travaillé avec chacune d'entre elles... encore une fois, avant que les propositions ne soient reçues... afin d'établir comment, à l'intérieur de ces plans, les points seraient alloués aux sous-plans? Par exemple, à l'intérieur du plan d'aménagement, on retrouverait un sous-plan concernant les prévisions relatives à la capacité et à la circulation aérienne ainsi que les estimations de la capacité. Voilà un enjeu ou un sous-plan précis qu'il convenait d'évaluer. Dans le plan d'aménagement, il y avait, je pense, environ une douzaine, 11 ou



[Text]

and again we facilitated a discussion amongst the members of the evaluation team for that plan.

They were the technical experts, and we made sure that they reached a consensus on the appropriate weighting of all the issues within the development plan and allocated points to the subplan. So no, there is no standard manual.

It is a judgment call. Our role was to ensure that in fact points were allocated, not capriciously, but based on a very thorough discussion amongst the members of the team, and that there was evidence to us that there was a rationale and that in fact that rationale was documented, which it was.

**Senator Hervieux-Payette:** Then if I go back to my plan score table and I have 25 per cent for development plan, 40 per cent for the business plan and 20 per cent for management and operation plans, these scores, you just made sure that they existed. However, the fact that it would be 35 rather than 40 or 25 rather than 20, you were not involved with that?

**Mr. Simke:** We observed the process whereby those decisions were made. I would say that we — as I said earlier, there was a key page in the RFP that laid out for the bidders what in fact was important to the government. If I correctly remember, it might have been page 47 or page 48 of the RFP.

We satisfied ourselves that the allocation of points between the business plan, the development plan, the management and operation plan, that the allocation of those weightings somewhat reflected the intent of the RFP.

Now, there is nothing that could assure one that 40 per cent was the exact right number for the business plan. If it had been said that that was 35 per cent, I think we would have been equally comfortable. But if it had been 20 per cent, I think we would have said, we don't believe, looking at the RFP, that this reflects the intent of the RFP. So ultimately, that point weighting did reflect the intent of the RFP.

**Senator Hervieux-Payette:** I think you have an excellent memory because on page 48, the first paragraph that mentions the criteria in the RFP, and I will read it because I think it is just to refresh our minds. It is short.

Of primary importance are the physical attributes and operational efficiency of the overall development proposal including related commercial developments and how private sector financing, design, construction and operation will result in the timely expansion of air terminal complex capacity to ensure that the Airport continues to operate as a

[Traduction]

12 sous-plans. Les points alloués aux plans d'aménagement seraient répartis entre les sous-plans, et, une fois de plus, nous avons animé une discussion entre les membres de l'équipe d'évaluation chargée de ce plan.

Il y avait aussi des spécialistes techniques, et nous avons veillé à ce qu'ils parviennent à un consensus quant à l'importance relative qu'il fallait accorder à chacun des aspects du plan d'aménagement ainsi qu'aux points alloués aux sous-plans. Par conséquent, il n'y a pas de manuel normatif.

C'est une question de jugement. Notre rôle consistait à faire en sorte que les cotes soient allouées non pas de façon frivole, mais bien au terme d'une analyse exhaustive de la part des membres de l'équipe. On devait aussi nous démontrer qu'on avait des justifications et que ces dernières étaient documentées, ce qui était bien le cas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Si je me reporte au tableau des résultats, je constate qu'on a attribué 25 p. 100 des points au plan d'aménagement, 40 p. 100 au plan d'affaires et 20 p. 100 au plan de gestion et d'exploitation. Vous vous êtes simplement assuré que des pondérations soient établies. Toutefois, vous n'avez rien eu à voir avec le fait qu'il s'agisse de 35 plutôt que de 40, ou de 25 plutôt que de 20?

**M. Simke:** Nous avons observé le processus sur la foi duquel ces décisions ont été prises. Je dirais que nous... comme je l'ai indiqué plus tôt, on retrouvait dans la demande de propositions une page essentielle qui énonçait au profit des soumissionnaires ce que le gouvernement considérait comme important. Si je me rappelle bien, il s'agit de la page 47 ou 48 de la demande de propositions.

Nous nous sommes assurés que la pondération entre le plan d'affaires, le plan d'aménagement et le plan de gestion et d'exploitation soit relativement conforme à l'intention exposée dans la demande de propositions.

Nous n'avons aucun moyen d'établir avec certitude que 40 p. 100 était bien la pondération qui convenait pour le plan d'affaires. Si on avait établi cette pondération à 35 p. 100, je pense que nous aurions été tout aussi satisfaits. Si on avait abouti à 20 p. 100, je pense que nous aurions affirmé que ce chiffre, à notre avis et à l'examen de la demande de propositions, ne reflétait pas l'intention énoncée dans le document. En bout de ligne, cette pondération traduisait donc l'intention de la demande de propositions.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je pense que vous avez une excellente mémoire parce que le premier paragraphe de la page 48 fait état des critères dont s'assortit la demande de propositions. J'en donnerai lecture, histoire simplement de nous rafraîchir la mémoire:

De toute première importance sont les caractéristiques physiques et l'efficacité opérationnelle de la proposition globale d'aménagement, y compris les aménagements commerciaux connexes et la façon dont le financement, la conception, la construction et l'exploitation par le secteur privé entraîneront l'agrandissement en temps utile de la

[Texte]

first class facility with minimum Transport Canada involvement in operations.

There are other criteria, other consideration of lesser but significant importance, including innovative and creative solutions. So first we have the primary importance on the physical attributes and operational efficiency, and in my evaluation score, management and operations represent 20 per cent while the business plan is 40 per cent.

**Mr. Simke:** Senator, physical attributes and management and operating efficiency are both development and management and operations which combined to amount to 45 per cent.

**Senator Hervieux-Payette:** In our table they are separated, and one represents 40 per cent and the other one represents 20 per cent.

**Mr. Simke:** The paragraph in the RFP which you allude to which says this is of primary importance to the government, there were two plans within the structure of the evaluation that made up that paragraph, the development plan and the management and operations plan. Development refers to physical attributes. Management and operations refers to the operational efficiency, so you have to look at those two combined, and those two combined were 45 per cent.

**Senator Hervieux-Payette:** I agree.

**Mr. Simke:** So that was of primary importance. It was the most important criteria.

**Senator Hervieux-Payette:** Five per cent less or more can make a great difference to one bidder. When the RFP was issued, those who were making the proposal were not aware of where the weight was put on one or the other, if they had more points to the development plan or the management and operation plan.

I am saying that simply because Terminal 3 was managed and operated by Claridge, and they had a previous experience, so you understand that in this case if you are making a bid and you are the only one actually operating an airport in Canada, this is supposed to give you at least certainly a good start in your proposal.

**Mr. Simke:** Is that —

**Senator Hervieux-Payette:** It is a very important criteria, especially if you are already in the operation of this airport. I feel that the management and operation, the 20 per cent for me was undervalued because I would have attributed more points for the simple reason that first there was an experience. It was not the first. Secondly, the success of the whole enterprise lies there. If you don't operate carefully and you don't manage this place well, of course the troubles will probably fall on the back of the government.

[Translation]

capacité du complexe d'aérogares, de façon que l'aéroport continue de fonctionner à titre d'installation de première classe, Transports Canada conservant un rôle minimal dans l'exploitation.

Il y a d'autres critères et d'autres considérations d'importance moindre, mais appréciables, notamment les solutions novatrices et créatives. Les caractéristiques physiques et l'efficacité opérationnelle sont donc de toute première importance, et, dans mon tableau d'évaluation, la gestion et l'exploitation comptent pour 20 p. 100, contre 40 p. 100 pour le plan d'affaires.

**M. Simke:** Sénateur, les caractéristiques physiques et l'efficacité gestionnelle et opérationnelle ont trait à l'aménagement, à la gestion et à l'exploitation, qui, ensemble, comptent pour 45 p. 100.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans notre tableau, ces éléments sont séparés: l'un représente 40 p. 100, et l'autre, 20 p. 100.

**M. Simke:** Dans le paragraphe de la demande de propositions auquel vous faites allusion, celui dans lequel on précise ce qui est de toute première importance pour le gouvernement, on précise qu'il existe deux plans dans la structure de l'évaluation, le plan d'affaires et le plan de gestion et d'exploitation. L'aménagement a trait aux caractéristiques physiques. La gestion et l'exploitation ont trait à l'efficacité opérationnelle, si bien qu'on doit envisager les deux de concert, et, ensemble, ils représentent 45 p. 100.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je suis d'accord.

**M. Simke:** Voilà qui était donc de la toute première importance. Il s'agissait du critère le plus important.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Cinq pour cent en plus ou en moins peut faire toute la différence pour un soumissionnaire. Lorsque la demande de propositions a été émise, les soumissionnaires n'étaient pas au courant de la pondération relative de chacun des éléments. Ils ne savaient pas si plus de points seraient attribués au plan d'aménagement ou au plan de gestion et d'exploitation.

Si je fais cette précision, c'est simplement parce que l'aérogare 3 était gérée et exploitée par Claridge, société qui avait donc déjà de l'expérience. Dans ce cas, on doit donc comprendre qu'une société qui présente une soumission et qui est la seule à exploiter un aéroport au Canada est assurée tout au moins d'avoir un bon début à l'égard de sa proposition.

**M. Simke:** Est-ce...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il s'agit d'un critère très important, particulièrement si on est déjà mêlé à l'exploitation de l'aéroport. J'ai eu l'impression que, avec 20 p. 100, on a sous-évalué l'importance de la gestion de l'exploitation. Pour ma part, j'aurais attribué plus de points à ce critère pour la simple et bonne raison qu'une expérience était en cours. Ce n'était pas une première. Deuxièmement, c'est ce dont dépend la réussite de toute l'entreprise. Si les installations ne sont pas exploitées et gérées avec soin, il est probable, naturellement, que le gouvernement se retrouvera aux prises avec un problème.

[Text]

**Mr. Simke:** As it happens senator, I can specifically recall the rationale for why the 45 per cent allocated to those two combined, which was the biggest weighting, was divided up 25 per cent to development and 20 per cent to management and operations. The rationale which was decided purely by those two committees which was made up of Transport Canada officials and some private sector people, the rationale was that you can change management and operations after the event. You can't change the development very easily.

If the development was not well done, that is a lot more difficult to change thereafter than management and operations not being that well done. So it was felt that for that reason development should receive a higher weighting than management and operations. That is documented in the evaluation methodology, so that was their rationale, for what it is worth.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you. I guess I will come back later. I have gone through my 30 minute period. So we will leave it to someone else. Come back later.

**The Chairman:** Mr. Simke, in that single stage process in a 90 day time frame later extended, was there to your knowledge anyone, any firm, any organization that came forward to you saying that they wished to participate and didn't have an opportunity because of the time limitations?

**Mr. Simke:** No.

**Senator Stewart:** May I ask a question following on yours?

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, just to avoid our clash of attitudes similar to last night, do you intend to allow us an opportunity to ask this witness questions following up on both the previous questioners, or do you intend to conclude by your summary now?

**The Chairman:** No, no.

**Senator Grafstein:** We will have an opportunity.

**Senator Hervieux-Payette:** The chairman is asking questions with us sometimes.

**Senator Grafstein:** I just hope that we will be given an equal opportunity.

**The Chairman:** I was going to ask another one. I think Senator LeBreton had a question.

**Senator LeBreton:** I have two questions. I think it should be pointed out that we ask questions, but you know, by no means is it all equal because some days I do not ask questions at all and other days I ask them.

**The Chairman:** Just a second. I want to get Senator LeBreton and Senator Stewart and Senator Grafstein.

[Traduction]

**M. Simke:** Sénateur, il se trouve que je me rappelle précisément pourquoi on a attribué 45 p. 100 à ces deux éléments combinés, ce qui représente la pondération la plus importante. En fait, 25 p. 100 ont été accordés à l'aménagement, et 20 p. 100 à la gestion et à l'exploitation. Ce sont strictement les membres des deux comités, composés de représentants de Transports Canada et du secteur privé, qui ont établi cette justification, du fait qu'on peut changer la gestion et l'exploitation après coup. Quant à l'aménagement, il n'est pas très facile d'y apporter des modifications.

Si l'aménagement n'est pas bien fait, il est beaucoup plus difficile d'apporter des modifications après coup que si la gestion et l'exploitation sont couci-couça. Voilà donc pourquoi on a jugé que l'aménagement méritait une pondération plus élevée que la gestion et l'exploitation. Cette question est documentée dans la méthode d'évaluation et, pour ce que ça vaut, telle était leur justification.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci. Je pense que je reprendrai la parole plus tard. Mes 30 minutes se sont écoulées. Je laisserai donc la parole à quelqu'un d'autre. Je reviendrai plus tard.

**Le président:** Monsieur Simke, tout au long de cette démarche en une seule étape qui s'est effectuée dans un délai de 90 jours, lequel a par la suite été prolongé, vous a-t-on approché... il pourrait s'agir d'une personne, d'une société ou d'une organisation... pour vous dire qu'on aurait souhaité participer au processus, mais qu'on n'en a pas eu la possibilité à cause des contraintes de temps?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Puis-je poser une question liée à la vôtre?

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, histoire simplement d'éviter le genre de confrontation que nous avons eue hier soir, avez-vous l'intention de nous permettre d'interroger le témoin à la suite de l'intervention de chacun des sénateurs, ou avez-vous l'intention de conclure en faisant maintenant votre synthèse?

**Le président:** Non, non.

**Le sénateur Grafstein:** Nous aurons l'occasion de poser des questions.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il arrive parfois que le président pose des questions avec nous.

**Le sénateur Grafstein:** J'espère simplement qu'on nous rendra la pareille.

**Le président:** J'allais céder la parole à un autre sénateur. Je pense que le sénateur LeBreton a une question.

**Le sénateur LeBreton:** J'en ai deux. Je pense qu'il convient de souligner que nous posons des questions, mais, vous savez, l'égalité n'est nullement respectée puisque, certains jours, je ne pose pas de questions du tout, tandis que, certains autres jours, je le fais.

**Le président:** Un instant. Nous avons d'abord le sénateur LeBreton, puis le sénateur Stewart et le sénateur Grafstein.



[Texte]

**Senator Stewart:** My question is very short and perhaps could be cleaned up immediately.

**The Chairman:** You have had a round, senator.

**Senator Grafstein:** I would like a round, chairman.

**The Chairman:** Senator Lebreton you only have two questions and then Senator Stewart and then Senator Grafstein on a little bit more lengthier. All right.

**Senator Jessiman:** And then I can get in at the end?

**The Chairman:** Yes.

**Senator LeBreton:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you for appearing before us. I just want to get from you — and you testified to this, portions of it, this morning already, but just for clarification, on October 17th, 1990, the government announced that private sector participation in the modernizations of Terminal 1 and 2, they announced that they would want private sector participation. Seventeen months later, on March 11, 1992, the requests for proposals were issued. The time for the request for proposals was 90 days.

Within hours of this announcement, the minister indicated to a meeting of interested parties, as you have already mentioned, and to the Transport Committee in the House of Commons that he would entertain requests for extensions. This, of course, was done and the total time for the RFP was actually 127 days. What activities were you personally and Price Waterhouse generally engaged in during this 17 month period of time from October 17, 1990 when the announcement was made until March 11, 1992 at the time the request for proposals —

**Mr. Simke:** Our involvement started when we responded to a competitive request for proposal put up to firms like ours to become the — overview consultant I think was the term, overview process consultant, something like that — to assist Transport Canada through the process.

Those requests for proposal went out either right at the end of 1990 or in the first month of 1991, around that time. We responded as did some of our competitors, and we were selected in February of 1991 as the successful bidder.

**Senator Jessiman:** Were there indications of interest set out on that one?

**Mr. Simke:** That was a one stage process.

**Senator Jessiman:** Thank you. Because they knew who the people were, right?

**Mr. Simke:** I imagine they felt that they knew who could do this.

**Senator Jessiman:** Right.

**Mr. Simke:** The substantive work on our part started soon after we were selected in, I would say, March of 1991, where we continued for some months through March, April and probably

[Translation]

**Le sénateur Stewart:** Ma question est très brève, et on pourrait peut-être en disposer immédiatement.

**Le président:** Vous avez votre tour, sénateur.

**Le sénateur Grafstein:** J'aimerais aussi avoir mon tour, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur LeBreton, vous n'avez que deux questions, puis nous aurons le sénateur Stewart et, enfin, le sénateur Grafstein, pour une période un peu plus longue. Très bien.

**Le sénateur Jessiman:** Et je pourrai intervenir à la fin?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président, et merci de comparaître devant nous. Ce que j'aimerais obtenir de vous... et vous en avez déjà parlé ce matin, du moins en partie, mais, à des fins de clarification, le gouvernement a, le 17 octobre 1990, annoncé la participation du secteur privé à la modernisation des aéroports 1 et 2... il a annoncé qu'il tenait à une participation du secteur privé. Dix-sept mois plus tard, soit le 11 mars 1992, les demandes de propositions ont été émises. À cet égard, le délai prévu était de 90 jours.

Dans les heures qui ont suivi cette annonce, le ministre a indiqué, à l'occasion d'une réunion des parties intéressées, comme vous l'avez déjà indiqué, ainsi qu'au comité des transports de la Chambre des communes, qu'il allait considérer les demandes de prolongation. Bien entendu, c'est ce qui fut fait, et la période allouée à la demande de propositions a été en réalité de 127 jours. De façon générale, quelles sont les activités auxquelles Price Waterhouse et vous-même avez pris part tout au long de la période de 17 mois qui s'est étendue du 17 octobre 1990, moment où l'annonce a été faite, jusqu'au 11 mars 1992, moment où la demande de propositions...

**M. Simke:** Notre participation a débuté lorsque nous avons répondu à une demande de propositions destinée à des sociétés comme la nôtre, à qui on proposait de devenir les... je crois qu'on a utilisé l'expression «experts-conseils» chargés de superviser le processus, ou quelque chose du genre. Ces derniers seraient chargés d'épauler Transports Canada tout au long du processus.

Ces demandes de propositions ont été émises à la toute fin de 1990 ou dans le premier mois de 1991, ou à cette époque. Nous avons répondu tout comme l'ont fait certains de nos concurrents, et nous avons été retenus en février 1991.

**Le sénateur Jessiman:** Y a-t-il eu des manifestations d'intérêt à l'égard de ce concours?

**M. Simke:** Il s'est agi d'une démarche en une seule étape.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Parce qu'ils savaient à qui ils avaient affaire, n'est-ce pas?

**M. Simke:** Je suppose qu'ils croyaient savoir qui pouvait faire le travail.

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Simke:** Notre participation active a débuté peu après que nos services eurent été retenus, je dirais en mars 1991. En mars, en avril et probablement en mai, nous avons continué de nous

*[Text]*

May in numerous meetings with the Transport Canada team that had been assembled to implement this government intent to invite the private sector. I have already mentioned the name of the prime person we worked with, namely Wayne Power.

The purpose of those meetings was to work with Wayne and his people, and others were brought in as necessary, to agree on the approach that should be taken from a technical standpoint in the development of the RFP and a discussion of the development of the EOI, the expression of interest document. And there were many policy issues that were discussed at around that time such as should airlines be permitted to be bidders? Should the party that already operated Terminal 3 be permitted to be a bidder? Should it be permitted that foreign developers be permitted to bid?

We didn't really provide much advice on the policy side, but we were privy to some of the discussions around those between Wayne and ourselves. Our primary role was methodological in terms of what would the bidders expect to see in the RFP? That was our prime role.

That set of discussions leading to the development of the expression of interest document occurred through, March, April and May approximately — perhaps April. Then it was decided this would be a faster track process. There was — I can't recall exactly why now, but there was something of a hiatus through the summer and in August of 1991 the process got rolling again in earnest, and we worked very intensively through the late summer and fall of 1991 to help Transport Canada develop the RFP.

This occurred through our writing drafts of some of the higher level document, the prime document which was about a 50-page document, but also drawing in experts from Transport Canada to provide technical input and, as I mentioned earlier, we coordinated the effort.

There were also a number of other documents that were supportive of the prime document. They were a thick binder. We made sure that those were pulled together. Again, based on our assessment of what bidders would expect to see, we discussed what would be needed to be in the data room and again advised Transport Canada there were some specific problem areas in terms of availability of data, and I have already mentioned financial information and we actually assisted in the development of that.

That took us through to around late 1991. I don't have a precise chronology with me. Then as I recall, there was something of a hiatus through the winter of 1991 until the RFP was issued in the early spring of 1992. Essentially, our work had been finished at that point by the time that the RFP was developed. Our work was finished, our initial contract was over and there was no commitment on our part or that of Transport Canada that we continued to work.

*[Traduction]*

réunir fréquemment avec l'équipe de Transports Canada forgée pour donner suite à l'intention du gouvernement d'inviter le secteur privé à participer. J'ai déjà indiqué le nom de la principale personne-ressource à qui nous avions affaire, c'est-à-dire Wayne Power.

À l'occasion de ces réunions, nous travaillions avec Wayne et les membres de son équipe... au besoin, d'autres se joignaient à nous... pour convenir de l'approche que, d'un point de vue technique, il fallait adopter pour élaborer la demande de propositions. Nous avons également discuté de la mise au point du document de déclaration d'intérêt. À cette époque, on a abordé de nombreux enjeux stratégiques. Par exemple, fallait-il autoriser les compagnies aériennes à soumissionner? La société qui exploitait déjà l'aérogare 3 devrait-elle être autorisée à soumissionner? Devrait-on autoriser des promoteurs étrangers à soumissionner?

Nous n'avons pas vraiment fourni beaucoup de conseils à l'égard des questions relatives aux politiques, mais Wayne et nous avons eu des discussions à propos de ces questions. Notre rôle avait principalement trait à la méthodologie. Quels sont les éléments que les soumissionnaires s'attendraient à retrouver dans la demande de propositions? Voilà quel a été notre rôle principal.

Cette série de discussions, qui a présidé à l'élaboration du document de déclaration d'intérêt a eu lieu à peu près en mars, en avril et en mai... peut-être en avril. On a convenu qu'il s'agirait là d'une démarche plus rapide. Il y avait... je ne me rappelle pas exactement pourquoi..., mais il y a eu une sorte de passage à vide au cours de l'été. Au mois d'août 1991, le projet de loi a été remis sur les rails, et, à la fin de l'été et à l'automne de 1991, nous avons travaillé de façon très intensive pour aider Transports Canada à mettre au point la demande de propositions.

Pour ce faire, nous avons rédigé certains des documents de haut niveau, dont le principal faisait environ 50 pages. Nous avons aussi demandé aux spécialistes de Transports Canada de fournir des renseignements à caractère technique. Comme je l'ai indiqué plus tôt, nous avons coordonné les efforts.

Un certain nombre d'autres documents ont également été produits à l'appui du document principal. Ensemble, ils constituaient de grosses reliures à la préparation desquelles nous avons veillé. À la lumière de notre évaluation des attentes des soumissionnaires éventuels, nous avons une fois de plus discuté des documents qui devraient être placés dans la pièce réservée à cette fin. Nous avons indiqué à Transports Canada que la disponibilité des données posait certains problèmes précis. J'ai déjà fait référence aux données financières, et nous avons effectivement participé à l'établissement de ces données.

Voilà qui nous a amenés à la fin de 1991. Je n'ai pas avec moi le calendrier précis. À mon souvenir, il y a eu, au cours de l'hiver de 1991, une sorte de passage à vide, jusqu'à ce que la demande de propositions soit émise au début du printemps de 1992. Au moment où la demande a été mise au point, notre tâche était pour l'essentiel terminée. Notre travail était terminé, notre contrat initial était terminé, et ni Transports Canada ni notre société ne s'étaient engagés à poursuivre leur collaboration plus avant.

[Texte]

However, when the RFP was in fact put out to the street, Transport Canada, who had been satisfied with our work on the RFP development, said that they would like to discuss with us whether we could be of assistance in developing the methodology, and we were retained through a contract extension at that point to assist with that process.

That took us through the period of the summer of 1992. I think that more or less takes it up to the point that you are. Does that answer the question?

**Senator LeBreton:** Yes, and it has been very helpful. In terms of drawing together the request for proposal, you were pretty well finished your work by the end of 1991, and then it was March when they were actually announced, and then of course it went on until July and then that is when the actual evaluation kicked in?

**Mr. Simke:** That is correct.

**Senator LeBreton:** So, if the documents were there, they probably could have called a request for proposal anywhere after the end of 1991, but in fact the date was March 11th, 1992?

**Mr. Simke:** That's right.

**Senator LeBreton:** You were ready. I have one specific question. It is usually asked of all witnesses in terms of the Nixon report. Were you interviewed by Mr. Nixon or any of his associates or assistants?

**Mr. Simke:** No, we were not.

**The Chairman:** Senator Stewart?

**Senator Stewart:** Thank you, chairman. You say that the request for proposals was developed over a period of time, and that another period of time elapsed before the request for proposals was put out to the street. I think those were your words.

Would anyone who had knowledge as to the content of the request for proposals in those periods, when it was developed, when it was ready to go but before it had gone out to the street, have an advantage in developing and putting forward a proposal?

**Mr. Simke:** Yes. I would say if anyone had knowledge of the specific content of a request for proposal before it was issued to others, yes, they would have an advantage.

**Senator Stewart:** The weighting to be assigned to the various plans would be significant?

**Mr. Simke:** Yes, but let me make sure that I communicate that the weighting of the various plans was not decided until after the request for proposal was issued a couple of months after.

**Senator Stewart:** All right. Do you know what security arrangements were made to assure that the development of the requests for proposals did not leak out with the result that the integrity of the process would be violated?

[Translation]

Lorsque la demande de propositions a été rendue publique, le ministère des Transports du Canada, satisfait du travail que nous avions accompli au stade de l'élaboration de la demande de propositions, s'est toutefois montré intéressé à discuter avec nous de l'aide que nous pourrions apporter au stade de l'établissement de la méthode. En vertu d'une prolongation de notre contrat, nos services ont été retenus pour ce faire.

Voilà qui nous amène à la fin de l'été de 1992. Je pense que c'est plus ou moins là que vous en êtes. Cela répond-il à votre question?

**Le sénateur LeBreton:** Oui, et votre réponse est très utile. En ce qui touche l'élaboration de la demande de propositions, vous aviez à peu près terminé à la fin de 1991, et on en a fait l'annonce en mars. Puis, la démarche s'est poursuivie jusqu'en juillet, après quoi l'évaluation proprement dite a débuté?

**M. Simke:** C'est juste.

**Le sénateur LeBreton:** Comme les documents étaient disponibles, ils auraient donc pu émettre la demande de propositions dès la fin de 1991, mais, en réalité, la date a plutôt été le 11 mars 1992?

**M. Simke:** Vous avez raison.

**Le sénateur LeBreton:** Vous étiez prêt. J'ai une question précise à poser. On la pose habituellement à tous les témoins à propos du rapport Nixon. Avez-vous été interrogé par M. Nixon ou par l'un de ses adjoints ou assistants?

**M. Simke:** Non.

**Le président:** Sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président. Vous avez dit que la demande de propositions a été élaborée au cours d'une période donnée et qu'un certain laps de temps s'est écoulé avant que la demande de propositions ne soit rendue publique. Je pense que ce sont là les mots que vous avez utilisés.

Quelqu'un qui, à ce moment, c'est-à-dire au stade de l'élaboration de la demande de propositions, et pendant qu'elle était prête, mais en attente d'être émise... diriez-vous qu'une personne qui aurait eu vent de son contenu aurait été avantagée dans l'établissement et la présentation d'une proposition?

**M. Simke:** Oui. Quiconque aurait eu vent du contenu précis de la demande de propositions avant qu'elle ne soit émise au profit d'autres soumissionnaires aurait effectivement été avantagé.

**Le sénateur Stewart:** La pondération allouée aux divers plans est importante?

**M. Simke:** Oui, mais permettez-moi de préciser que la pondération des divers plans n'a été établie qu'après que la demande de propositions eut été émise, soit deux ou trois mois après.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Savez-vous quelles mesures de sécurité ont été prises pour veiller à ce qu'aucune information ne filtre à propos de l'élaboration de la demande de propositions, ce qui se serait traduit par une violation de la procédure?



[Text]

**Mr. Simke:** It was not our role to be involved in the maintenance of confidentiality around the request for proposal. We had a very important role in maintenance of confidentiality around the evaluation process once the proposals were received.

Certainly, we do a lot of work with government, and we were well aware and on notice that from our point of view as Price Waterhouse that we were to maintain absolutely strict confidentiality of all materials regarding the request for proposals, and our people involved were cleared to the "Secret" level and we maintained confidentiality.

We also were aware that the public servants with whom we were directly interacting were observing the kinds of procedures that we would have expected around confidentiality in that the places where the meetings occurred were not openly accessible. Where we went into those locations to have meetings, we were accosted, we had to sign in. When we had meetings, no documents were left lying around and so on. That is the extent of what I can comment on with respect to confidentiality.

**Senator Stewart:** Thank you very much on that.

**Senator Jessiman:** Could I ask a supplementary on that one? Just on that question?

**Senator Stewart:** Yes.

**Senator Jessiman:** You said that your firm knows it, but do you know, did you hear from anyone as to whether or not there was any leaks as to information?

**Mr. Simke:** No, I did not.

**Senator Stewart:** That question reminds me of the chairman's question. If there had been a leak, would you expect to hear about it?

**Mr. Simke:** Perhaps in the sense that, you know, the community, the development community being a reasonably close knit community would have been aware. I do know that some people were aware that Price Waterhouse was involved in the development of the RFP, so it may have been that —

**Senator Grafstein:** How would they find that out?

**Mr. Simke:** Because we were selected as the bidder.

**Senator Stewart:** You have established that there was a very high level of secrecy, and yet you tell us that if there had been a leak, you probably would have heard about it?

**Mr. Simke:** I said senator — my words were perhaps I would have expected that if a developer who knew that we were involved in the process, and I am sure many did, but we were not approached by any, but if they did, that they would have called us to say, you know we understand you guys are involved and we have heard X and Y, is X and Y true? None of that happened. But it would not have surprised me if it had happened.

**Senator Stewart:** Now, you said earlier in answer to the chairman that —

[Traduction]

**M. Simke:** Il ne nous appartenait pas de veiller au respect de la confidentialité des questions touchant la demande de propositions. Nous avons eu un rôle très important à jouer dans le maintien de la confidentialité au stade de l'évaluation, c'est-à-dire une fois les propositions reçues.

Certes, nous travaillons beaucoup pour le compte du gouvernement, et les employés de Price Waterhouse savaient pertinemment qu'ils devaient garantir l'absolue confidentialité de tous les documents concernant la demande de propositions, et ils avaient reçu des indications en ce sens. Les employés de Price Waterhouse mêlés au dossier avaient obtenu la cote «secret», ce qui les autorisait à accéder à ces dossiers, et ont respecté la confidentialité des données.

Nous savions également que les fonctionnaires avec lesquels nous traitons directement respectaient, en matière de confidentialité, les procédures auxquelles nous nous attendons normalement, en ce sens que les lieux où les réunions étaient tenues n'étaient pas ouvertement accessibles. À notre arrivée, nous étions abordés et tenus de signer dans un registre. Pendant les réunions, aucun document n'était laissé sans surveillance, et cetera. Voilà tout ce que je puis dire à propos de la confidentialité.

**Le sénateur Stewart:** Soyez-en remercié.

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une question supplémentaire sur ce point précis? Sur ce point précis seulement?

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Vous avez dit que votre société était au courant, mais savez-vous si des informations ont pu filtrer ou non, ou avez-vous reçu ou non des informations à ce sujet?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Cette question me rappelle celle qu'a posée le président. S'il y avait eu une fuite, en auriez-vous entendu parler?

**M. Simke:** Peut-être dans la mesure où le monde des promoteurs, qui, vous savez, est raisonnablement restreint, aurait été au courant. Je sais que certaines personnes étaient au courant du fait que Price Waterhouse était mêlé à l'élaboration de la demande de propositions, si bien qu'il est possible que...

**Le sénateur Grafstein:** Comment ont-elles pu l'apprendre?

**M. Simke:** Parce que c'est notre soumission qui a été retenue.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez établi que les mesures de sécurité étaient très strictes, et pourtant vous nous dites que, s'il y avait eu une fuite, vous en auriez probablement entendu parler?

**M. Simke:** Sénateur, j'ai dit... ce que j'ai dit, c'est que, si un promoteur avait appris que nous étions mêlés au processus... et je suis sûr que nombre d'entre eux l'étaient... mais personne ne nous a approchés à ce propos... mais, le cas échéant, on nous aurait téléphoné pour nous demander si, comme nous étions mêlés au processus, nous pouvions corroborer des rumeurs concernant ceci ou cela. Rien de tout cela ne s'est produit. Le cas échéant, je n'aurais toutefois pas été surpris.

**Le sénateur Stewart:** En réponse à une question du président, vous avez déclaré que...

[Texte]

**The Chairman:** Senator Stewart, how are you relating your questioning to my previous question? Could you explain that?

**Senator Stewart:** Oh, yes. Perhaps you should hear the question, and perhaps the answer will be obvious.

**The Chairman:** All right.

**Senator Stewart:** You were asked if you had heard of any developer — that may not be the word — or consortia — again, that may not be the word — consortium or any consortia who were complaining that, because of the time limitation, they had not had an adequate opportunity to submit a proposal. Given the time constraints which everybody knew by the time the proposals went out, and given the fact that it would take months, perhaps years, to put together a consortium, would you expect that there would be a consortium out there which was ready to bid but which, because of the time constraints, had not had an opportunity to bid?

**Mr. Simke:** No. What I would have expected, senator, is that anybody who had a reasonable level of interest in this opportunity would have been well aware of many dimensions to this long before the RFP went out, and if they had not put in an unsolicited proposal, as some did, that they would have, you know, really made themselves aware of a lot of the issues around that opportunity.

**Senator Stewart:** Let me ask you about the valuation of the proposals. You emphasized the plans, the development plan, the business plan, the management plan, and so on. I suppose if you don't have to worry about how much it's all going to cost, you can put forward pretty good development plans and business plans. How important was financial feasibility, or was that irrelevant?

**Mr. Simke:** No. As part of the business plan, financial feasibility was an important element of that.

**Senator Stewart:** But surely feasibility is fundamental. You know, you can design a wonderful ship, and if she doesn't float, she's no ship. I'm trying to discover what is meant by "the best overall proposal." Here is the best overall ship, but, unfortunately, it has a leak.

**Mr. Simke:** That was provided for, senator, I believe in a word that should be added to "best overall proposal", namely "best overall acceptable proposal". It was specifically part of the rules of this game that the proposals not only had to be — the winning proposal not only had to be the best overall proposal, but it had to be the best overall acceptable proposal, and the term "acceptable" was intended to imply that if there was any reason why the best proposal otherwise could not be viable, that it would, therefore — it would be excluded.

**Senator Stewart:** So when the minister announced in December 7 of 1992 that this was the best acceptable overall proposal, he meant that it was financially — he implied, not only

[Translation]

**Le président:** Sénateur Stewart, comment pouvez-vous associer vos questions à la question que j'ai posée antérieurement? Pouvez-vous l'expliquer?

**Le sénateur Stewart:** Oh, oui. Si vous écoutiez la question, la réponse vous paraîtrait peut-être évidente.

**Le président:** Très bien.

**Le sénateur Stewart:** On vous a demandé si vous aviez entendu parler d'un promoteur (ce n'est peut-être pas le mot) ou de consortiums (une fois de plus, ce n'est peut-être pas le mot) d'un consortium ou de consortiums qui se seraient plaints de n'avoir pas eu une véritable occasion de présenter une proposition en raison des contraintes de temps. Étant donné ces contraintes, dont tous étaient conscients au moment où les propositions ont été présentées, et étant donné le fait qu'il faut parfois des mois, voire des années, pour former un consortium, pensez-vous qu'il ait pu se trouver un consortium qui était disposé à soumissionner mais qui, en raison des contraintes de temps, n'a pas eu la possibilité de le faire?

**Mr. Simke:** Non. Sénateur, je me serais plutôt attendu à ce qu'une partie raisonnablement intéressée par cette entreprise se soit familiarisée avec de nombreuses dimensions de l'affaire bien avant que la demande de propositions ne soit émise. Si elle avait présenté une proposition spontanée, comme certaines l'ont fait, elle se serait, vous savez, familiarisée avec bon nombre d'enjeux connexes.

**Le sénateur Stewart:** Permettez-moi de vous poser une question à propos de l'évaluation des propositions. Vous avez fait ressortir les plans, le plan d'aménagement, le plan d'affaires, le plan de gestion, etc. Si on n'a pas à se soucier du tout des coûts, je suppose qu'on peut mettre sur pied d'assez bons plans d'aménagement et d'affaires et quelle était l'importance de la faisabilité financière, ou était-ce là une question hors de propos?

**M. Simke:** Non. Dans le cadre du plan d'affaires, la faisabilité financière était un élément important.

**Le sénateur Stewart:** Il faut bien que la faisabilité soit fondamentale. Vous savez, on peut concevoir un navire merveilleux, mais s'il ne tient pas l'eau, ce n'est pas un navire. J'essaie de comprendre ce qu'on entendait par «meilleure proposition d'ensemble». Ici, nous avons affaire au meilleur navire dans l'ensemble, mais, hélas, il a une fuite.

**M. Simke:** Sénateur, je pense que, pour comprendre, il faudrait ajouter un mot à «meilleure proposition d'ensemble», et dire «meilleure proposition d'ensemble acceptable». Les règles du jeu prévoyaient expressément que les propositions devaient non seulement être... la proposition retenue devait non seulement constituer la meilleure proposition d'ensemble, mais elle devait aussi être la meilleure proposition d'ensemble acceptable, et le mot «acceptable» laissait entendre que si, pour une raison ou pour une autre, la meilleure proposition n'était pas viable, elle serait, par conséquent... elle serait exclue.

**Le sénateur Stewart:** Ainsi donc, lorsque le ministre a, le 7 décembre 1992, annoncé qu'il s'agissait là de la meilleure proposition d'ensemble acceptable, il voulait dire qu'elle était

[Text]

implied but was stating almost emphatically, that it was financially feasible.

**Senator LeBreton:** Excuse me, senator.

**Senator Stewart:** May I ask the question?

**Senator LeBreton:** I just want to know where you're getting that. Where are you getting that the minister said it was financable, when it fact the press release said just the opposite?

**Senator Stewart:** I'm asking my question. I'm trying to discover what was meant when the Paxport Incorporated proposal was described as the best overall proposal. The witness has said that the word "acceptable" is implied and that —

**Mr. Simke:** It's not implied, it's explicit.

**Senator Jessiman:** The best overall acceptable proposal.

**Senator Stewart:** Thank you for your help, Senator Jessiman. It's most helpful.

That means that it is in fact financially viable.

**Senator Jessiman:** He didn't say that.

**Senator Stewart:** Let us have the witness help us.

**Senator Jessiman:** It complied with the —

**The Chairman:** All right. Ask the question.

**Senator Stewart:** I don't know why these questions, chairman, agitate Conservative senators.

**Senator LeBreton:** Because we stick to the testimony. Stick to the testimony.

**Senator Stewart:** That's what I'm trying to get, is testimony.

**Senator Hervieux-Payette:** We have one chairman here, not three.

**Mr. Simke:** It would be my understanding, senator, that in choosing the best overall proposal, that Transport Canada would be of the view at that point that there would be no reason that that proposal would not be viable.

**Senator Stewart:** And if it turned out later that that proposal was not viable, then they had made a mistake?

**Mr. Simke:** Circumstances do change.

**Senator Stewart:** Well, please explain that. You say in your comment now that circumstances do change, meaning?

**Mr. Simke:** What I mean there is that an element in financial feasibility, for example, is the viability of the prime bidder within the consortium, and I'm not in any way trying to talk about the specifics of this case. I'm speaking more generically now. If the condition of that bidder were to have changed, then obviously the circumstances would have changed. Similarly, if

[Traduction]

financièrement... il laissait entendre, non, il affirmait de façon presque péremptoire qu'elle était faisable sur le plan financier.

**Le sénateur LeBreton:** Sénateur, excusez-moi.

**Le sénateur Stewart:** Puis-je poser la question?

**Le sénateur LeBreton:** Je voulais simplement savoir d'où vous teniez cette information. Où avez-vous vu que le ministre avait déclaré la proposition viable sur le plan financier, tandis qu'on lit précisément le contraire dans le communiqué de presse?

**Le sénateur Stewart:** Je pose une question. J'essaie de comprendre ce que voulait dire le fait que la proposition de *Paxport Incorporated* était considérée comme la meilleure proposition d'ensemble. Le témoin a déclaré que le mot «acceptable» est implicite et que...

**M. Simke:** Il est non pas implicite, mais bien explicite.

**Le sénateur Jessiman:** La meilleure proposition d'ensemble acceptable.

**Le sénateur Stewart:** Merci de votre aide, sénateur Jessiman. Vous nous êtes très utile.

Il entendait par là que le projet était de fait viable sur le plan financier.

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**Le sénateur Stewart:** Laissons au témoin l'occasion de nous aider.

**Le sénateur Jessiman:** La proposition était conforme à...

**Le président:** Très bien. Posez la question.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je ne sais pas pourquoi ces questions plongent les sénateurs conservateurs dans l'agitation.

**Le sénateur LeBreton:** Parce que nous nous en tenons aux témoignages. Tenez-vous-en aux témoignages.

**Le sénateur Stewart:** Son témoignage est précisément ce que je tente d'obtenir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons un président, et non trois.

**M. Simke:** Sénateur, il me semble que Transports Canada, en choisissant la meilleure proposition d'ensemble, se disait d'avis qu'il n'y avait aucune raison pour que la proposition ne soit pas viable.

**Le sénateur Stewart:** Et s'il s'avérait plus tard que la proposition n'était pas viable, on devrait conclure que le ministère avait fait une erreur?

**M. Simke:** Les circonstances changent.

**Le sénateur Stewart:** Eh bien, expliquez-vous. Lorsque vous dites que les circonstances changent, que doit-on comprendre?

**M. Simke:** Ce que je veux dire, c'est qu'un des éléments de la faisabilité financière, par exemple, est la viabilité du premier soumissionnaire au sein du consortium, et je ne cherche nullement à m'aventurer dans les détails précis de l'affaire. Je parle maintenant en termes plus génériques. Si la situation de ce soumissionnaire devait changer, il est certain que les circonstances



[Texte]

the availability of financing in the markets were to have diminished over some period of months, circumstances would have changed. So —

**Senator Stewart:** The implication, then, is that as of the date of the ministerial announcement, Paxport Inc. was financially viable.

**Mr. Simke:** That's a reasonable conclusion.

**Senator Stewart:** Thank you, chairman.

**The Chairman:** Permit me, then, because I asked how it related to my question. Witness, it's all very well to talk about 90-days, and it's all very well to suggest that that was so short that people could not come forward in that period of time to take part in it, but the fact is that 90 days is really a bit of a myth, isn't it? Because this has been going on for years before that. British American Airlines had established an office in Canada. British Airport Authority.

**Mr. Simke:** Yes.

**The Chairman:** So we are not talking about 90 days. There was lots of time. There was time. There was time for any qualified bidder to take part. You know, it's just the straw men that keep occurring. Leaks, leaks. Will that be the major headline tomorrow? "Senator suggests leaks"?

**Senator Kirby:** You guys tried three reports. I wonder, Mr. Chairman, can I just piggyback a supplementary on yours? Then he can do both.

**The Chairman:** Yes, sure.

**Senator Kirby:** I think the problem is the chairman is not clear on the distinction between knowing that a bid is going to be asked for and the actual knowing the actual detailed terms of reference of an RFP. I think the witness may want to comment.

Those of us who have been in business know there is a huge difference between knowing that government is going to eventually call for a proposal on something and then — which is what the chairman is suggesting by saying it was I think he used years, and knowing the precise detailed legal terms of reference of an RFP. I think that he is assuming if you know kind of the government is going to call for a proposal, you can in fact get ready for a detailed RFP. My business experience would say that that's just not possible. I would like you to comment.

**Mr. Simke:** I'll give you my honest assessment of that. That is that certainly if you know that a fairly major opportunity is likely to or almost certainly going to come out to the community, there is a wide range of things you can do, but until you get the specifics, there are some things you can't do.

**Senator Kirby:** Exactly.

[Translation]

changeraient aussi. De la même façon, si la disponibilité des capitaux sur les marchés devait diminuer pendant quelques mois, les circonstances changeraient. Ainsi...

**Le sénateur Stewart:** Ce que vous laissez entendre, c'est donc que, au moment de l'annonce ministérielle, *Paxport Inc.* était viable sur le plan financier.

**M. Simke:** C'est là une conclusion raisonnable.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Permettez-moi de dire un mot, dans ce cas, puisque j'ai demandé en quoi cela avait trait à ma question. Monsieur le témoin, c'est très bien d'évoquer une période de 90 jours, et c'est très bien de laisser entendre que ce délai était si court que certaines parties n'ont pas eu le temps de prendre part au processus, mais la réalité est que cette période de 90 jours constitue une sorte de mythe, n'est-ce pas? Parce que le processus s'était enclenché des années auparavant. *British American Airlines* avait établi un bureau au Canada. *British Airport Authority*.

**M. Simke:** Oui.

**Le président:** Nous n'avons donc pas affaire à 90 jours. Il y a eu beaucoup de temps. Il y a eu suffisamment de temps. Tout soumissionnaire admissible a eu le temps de participer. Vous savez, on en revient sans cesse aux hommes de paille. Des fuites, des fuites. En fera-t-on la manchette demain? «Un sénateur laisse croire à la possibilité de fuites»?

**Le sénateur Kirby:** De votre côté, vous avez essayé trois rapports. Monsieur le président, je me demande si je pourrais poser une question supplémentaire à la suite de la vôtre? Puis, il pourra faire les deux.

**Le président:** Oui, naturellement.

**Le sénateur Kirby:** Je pense que le problème est que le président n'établit pas une distinction claire entre le fait de savoir qu'on procèdera à un appel d'offres et celui de connaître les modalités détaillées d'une demande de propositions. Le témoin voudra peut-être formuler des commentaires à ce propos.

Ceux d'entre nous qui ont été dans les affaires savent qu'il y a une énorme différence entre le fait de savoir que le gouvernement procèdera un jour à un appel d'offres à l'égard d'un projet et... c'est ce que le président laisse entendre en disant que le processus était en cours depuis des années, si je me rappelle bien ce qu'il a dit... et celui de connaître les modalités juridiques précises et détaillées d'une demande de propositions. J'ai l'impression qu'il laisse entendre que si un entrepreneur sait que le gouvernement entend procéder à un appel d'offres, il pourra en fait se préparer à répondre à une demande de propositions détaillée. Selon mon expérience du monde des affaires, c'est impossible. J'aimerais vous entendre à ce sujet.

**M. Simke:** Je vais vous donner un point de vue honnête à ce sujet. Si un entrepreneur est au courant du fait qu'une occasion relativement majeure se présentera probablement ou presque à coup sûr dans le milieu, il y a un grand nombre de choses qu'il pourra faire, mais, jusqu'à ce que les détails soient connus, il y a certaines choses qu'il ne sera pas en mesure de faire.

**Le sénateur Kirby:** Exactement.

[Text]

**Senator Jessiman:** That is the case with unsolicited proposals as well as those that didn't give an unsolicited proposal; isn't that correct?

**Mr. Simke:** I'm not sure I understand the question.

**Senator Jessiman:** They are in the same position. They have made an unsolicited proposal on certain assumptions. They don't know what the RFP is coming out, so they're in exactly the same position. They're waiting for the specifics.

**Senator Kirby:** That's why the 90 days was too short, but any way.

**Senator LeBreton:** Just a point of clarification. It was 127, and it was —

**Senator Stewart:** Certain runners had got on track.

**Senator LeBreton:** No, no. Just —

**Senator Kirby:** They did after certain runners had got on track. Started at 90 days.

**Senator LeBreton:** It was 17 months. He already testified that they were ready to go at the end of 1991. It had gone on through the whole process for 17 months —

**Senator Grafstein:** Who is this?

**Senator LeBreton:** This witness. When they were working on the RFP. Then the RFP was called on March 11, and the next day, the minister said he was going to extend it.

**The Chairman:** No comments, just questions to the witness.

**Senator Tkachuk:** I have a question as it relates to Senator Stewart, because he mentioned "financially viable".

You know, we've gone through this thing like for three months now, and it is making me crazy here. The financial viability of the corporation Paxport or Claridge is very different from the financeability of the project, is it not?

**Mr. Simke:** That is true.

**Senator Tkachuk:** When you say a corporation is financially viable, that means it exists and it's not bankrupt, and it's the ability to do business. I don't want to lecture people here, but I have been lectured. And then the financeability of the project is a different aspect; is it not?

**Mr. Simke:** The two have some linkage.

**Senator Tkachuk:** Yes. I know that. But go ahead.

**Mr. Simke:** Well, obviously the financeability of the project, the people who are going to be putting up the money will look to the prime players to some extent in terms of their ability to stand behind the project, so there is a linkage there.

**Senator Tkachuk:** Well, but —

**The Chairman:** That was your supplementary.

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** C'est ce qui s'est produit avec les propositions spontanées de même qu'avec les parties qui n'ont pas présenté de proposition spontanée, n'est-ce pas?

**M. Simke:** Je ne suis pas certain de comprendre la question.

**Le sénateur Jessiman:** Elles sont dans la même position. Elles ont présenté une proposition spontanée sur la foi de certaines hypothèses. Elles ne savent pas si la demande de propositions sera émise, de sorte qu'elles se trouvent exactement dans la même position. Elles attendent les détails.

**Le sénateur Kirby:** Voilà pourquoi le délai de 90 jours était trop court, mais, bon.

**Le sénateur LeBreton:** Une simple question d'éclaircissement. C'était 127 jours, et c'était...

**Le sénateur Stewart:** Certains concurrents étaient entrés dans la course.

**Le sénateur LeBreton:** Non, non. C'est simplement que...

**Le sénateur Kirby:** Ils ont agi après que certains concurrents se furent joints à la course. On a débuté à 90 jours.

**Le sénateur LeBreton:** C'était 17 mois. Selon son témoignage, ils étaient déjà prêts à procéder à la fin de 1991. Le processus était en cours depuis 17 mois...

**Le sénateur Grafstein:** De qui s'agit-il?

**Le sénateur LeBreton:** Ce témoin-ci. Au moment où il travaillait à la demande de propositions. Puis, la demande de propositions a été émise le 11 mars, et, le lendemain, le ministre a annoncé son intention de prolonger le délai.

**Le président:** Pas de commentaires. Contentez-vous de poser des questions au témoin.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai une question qui a trait aux commentaires du sénateur Stewart, qui a fait allusion à la viabilité financière.

Vous savez, la présente procédure est maintenant en cours depuis trois mois, et je suis en train de perdre la boule. La viabilité financière des sociétés Paxport ou Claridge constitue un problème tout différent de la viabilité financière du projet, n'est-ce pas?

**M. Simke:** C'est juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsqu'on déclare une société viable sur le plan financier, on veut dire qu'elle existe, qu'elle n'a pas fait faillite et qu'elle est en mesure de faire des affaires. Je ne cherche pas à donner de leçons, mais on m'en a donné. La viabilité financière du projet constitue un aspect différent, n'est-ce pas?

**M. Simke:** Les deux sont liées.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, je le sais. Mais poursuivez.

**M. Simke:** Eh bien, de toute évidence, la viabilité financière du projet... les bailleurs de fonds analyseront jusqu'à un certain point les principaux intervenants pour déterminer leur capacité de mener le projet à bien, de sorte qu'il y a un certain lien.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais...

**Le président:** Vous avez posé votre question supplémentaire.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** I'll go back to this later.

**The Chairman:** I'm afraid you might not have an opportunity. I think I'm going to give the last questioning to Senator Grafstein.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman. I appreciate this.

I would like to come back at the process again, if I could, from a comparative analysis. You were not involved in Terminal 3.

**Mr. Simke:** That's true.

**Senator Grafstein:** Did you have a chance to examine the process for Terminal 3, which is really the only quasi-precedent that one might have in Canada for a project with the exception that Terminal 3 was a start-up? It was a brand new facility, and it was just moving a particular airline to a new facility. So it was different in that sense, in the same way that Edmonton was somewhat different, but it was a clean cut project in one way.

Now, did you examine the process in Terminal 3 to give you some insight as to what would be the appropriate signal to the development community as to what would be usual here in the circumstances?

**Mr. Simke:** In what respect?

**Senator Grafstein:** Timing, expression of interest, all the things we've been discussing. Timing, the RFP, the expression of interest. Did you look at that as a precedent?

**Mr. Simke:** We certainly looked at that in relation to Terminal 3 and many other projects.

**Senator Grafstein:** What was the time frame under Terminal 3?

**Mr. Simke:** I don't recall at this point.

**Senator LeBreton:** A hundred and twenty-seven days.

**Senator Grafstein:** A hundred and twenty-seven days?

**Senator LeBreton:** A hundred and twenty-seven days was the full amount of time.

**Senator Grafstein:** The full amount of time?

**Senator LeBreton:** Yeah.

**Senator Grafstein:** Let's refer to the Library of Parliament. We all have it here. Maybe somebody might give the witness an opportunity. It's on chronology of events. It's the first page. All of us have this, Mr. Chairman, so I assume it's taken as at least something we might refer to here appropriately?

**The Chairman:** Certainly.

**Senator Grafstein:** Thank you.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** J'y reviendrai.

**Le président:** J'ai bien peur que vous n'en ayez pas l'occasion. Je pense que je vais donner au sénateur Grafstein l'occasion de poser la dernière série de questions.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur le président. C'est fort apprécié.

J'aimerais en revenir une fois de plus au processus en procédant, si vous le permettez, à une analyse comparative. Vous n'avez pas été mêlé au dossier de l'aérogare 3.

**M. Simke:** C'est juste.

**Le sénateur Grafstein:** Avez-vous eu l'occasion d'examiner la procédure mise en place pour l'aérogare 3, qui constitue le seul quasi-précédent auquel nous puissions nous référer au Canada pour un projet de cette nature, à ce détail près que, en ce qui concerne l'aérogare 3, on parlait de zéro? Il s'agissait d'installations flamboyantes neuves, et il s'agissait de démanteler une compagnie aérienne particulière dans de nouvelles installations. En ce sens, la situation était différente, au même titre que la situation d'Edmonton était quelque peu différente, mais, en un sens, il s'agissait d'un projet bien délimité.

Avez-vous examiné la procédure mise en place à l'aérogare 3 pour vous donner une idée des signaux qu'il conviendrait de donner à la communauté des promoteurs et de ce qui serait usuel, ici, dans les circonstances?

**M. Simke:** À quel propos?

**Le sénateur Grafstein:** Le calendrier, les déclarations d'intérêt, tout ce dont nous avons discuté. Le calendrier, la demande de propositions, les déclarations d'intérêt. Avez-vous examiné la procédure mise en place pour l'aérogare 3 comme s'il s'agissait d'un précédent?

**M. Simke:** Nous avons certes examiné ces questions à la lumière de nombreux projets, dont l'aérogare 3.

**Le sénateur Grafstein:** Dans le cadre de l'aérogare 3, quel était le calendrier?

**M. Simke:** Je ne m'en souviens pas.

**Le sénateur LeBreton:** Cent vingt-sept jours.

**Le sénateur Grafstein:** Cent vingt-sept jours?

**Le sénateur LeBreton:** La période complète a été de 127 jours.

**Le sénateur Grafstein:** La période complète?

**Le sénateur LeBreton:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Reportons-nous au document de la Bibliothèque du Parlement. Tout est ici. Peut-être quelqu'un voudra-t-il partager son exemplaire avec le témoin. Il s'agit d'une chronologie des événements. C'est à la page 1. Monsieur le président, nous avons tous ce document en main. Je tiens donc pour acquis que nous pouvons nous y référer ici sans enfreindre de règles?

**Le président:** Certainement.

**Le sénateur Grafstein:** Merci.



[Text]

Now, let me examine the time frame there. The first date on the chronology of events was in June, 1985 when the Minister of Transport —

**Senator LeBreton:** What document are you talking about?

**Senator Grafstein:** I'm talking about the Library of Parliament document, and it's Tab A right at the top. I'm doing this for comparative purposes.

The Minister of Transport, in 1985, releases "Freedom to Move", a position paper on deregulating transportation industries and expresses its global objectives. It sort of gives a signal to the world as to in what direction it's moving, not unlike we've heard subsequent.

Then the process, taking Senator Kirby's approach, now becomes more definitive. On September 11, 1986, there is a request for expression of interests. I assume you accept that it's less complicated and less complex than the proposal that we're talking about here.

**Mr. Simke:** Yes, I would agree with that.

**Senator Grafstein:** In a less complex, equally important, equally substantive proposal, the only real precedent that we have that is not quite parallel — I call it a quasi-precedent — the government makes a request for expressions of interest. And that is not 90 days. It's, in my rough calculation, about a hundred days, from September 11 to December 18. That's some roughly 100 days. That's for the expression of interest process. Then the government then moves on December 18 and allows another 120 days for requests for proposals.

Now, that was the precedent, and somehow, or for some reason, with a much more complex, much more difficult, proposition, where we find that the existing Terminal 3 operator is in opposition, Air Canada is in opposition, there is a complexity of all the things we've talked about yesterday and today and so on, somebody for some reason says, "No, we're going to do this in 90 days." Isn't that odd?

**Mr. Simke:** We didn't find it odd at the time, senator.

**Senator Grafstein:** You did.

**Senator Jessiman:** He said he didn't.

**Senator Grafstein:** Excuse me. Give me an opportunity, Senator Jessiman.

**The Chairman:** Please, I have asked you before, no comments.

**Senator Grafstein:** You implied it was odd in the sense that you made relatively strong representations to your committees that it wouldn't — 90 days wasn't an appropriate time period. So in fact, I conclude from that it's odd. It's different than the previous process on the same airport. That's odd. It's different.

[Traduction]

Examinons le calendrier. La première date qui figure dans la chronologie des événements est juin 1985, moment où le ministre des Transports...

**Le sénateur LeBreton:** De quel document parlez-vous?

**Le sénateur Grafstein:** Je me réfère au document de la Bibliothèque du Parlement. Il s'agit de l'onglet A, au tout début. Je ne cherche qu'à établir une comparaison.

En 1985, le ministre des Transports rend public «Aller sans entraves», énoncé de politique sur la déréglementation des industries du transport, où sont énoncés des objectifs généraux. On donne au monde une idée de la direction vers laquelle nous nous dirigeons, ce qui n'est pas sans rappeler ce que nous avons entendu par la suite.

Puis, pour reprendre l'approche du sénateur Kirby, la procédure devient plus définitive. Le 11 septembre 1986, on présente une demande de déclaration d'intérêt. Je tiens pour acquis que vous conviendrez qu'il s'agit d'une procédure moins complexe et moins compliquée que celle qui a caractérisé la proposition que nous étudions ici.

**M. Simke:** Oui, j'en conviens.

**Le sénateur Grafstein:** Dans le cadre d'une proposition moins complexe, aussi importante et aussi fondamentale, qui constitue le seul précédent que nous ayons, même si le parallélisme n'est pas parfait... je parle d'un quasi-précédent..., le gouvernement émet une demande de déclaration d'intérêt. Et on n'a pas affaire à 90 jours. Suivant une estimation rapide, il s'agit d'environ cent jours, soit du 11 septembre au 18 décembre. Il s'agit en gros d'une période de 100 jours. Voilà pour la procédure de déclaration d'intérêt. À compter du 18 décembre, le gouvernement accorde un autre délai de 120 jours pour la procédure de demandes de propositions.

Voilà donc le précédent et pourtant, pour une raison ou pour une autre... dans le contexte d'une proposition beaucoup plus complexe, beaucoup plus difficile, caractérisée par l'opposition de l'exploitant de l'aérogare 3 et d'Air Canada ainsi que par la complexité de tous les éléments que nous avons abordés hier et aujourd'hui, et ainsi de suite... quelqu'un, pour une raison ou pour une autre, déclare: «Non, nous allons agir en 90 jours.» N'est-ce pas étrange?

**M. Simke:** À l'époque, sénateur, cela ne nous est pas apparu étrange.

**Le sénateur Grafstein:** Cela vous est apparu étrange.

**Le sénateur Jessiman:** Il a dit que non.

**Le sénateur Grafstein:** Excusez-moi. Laissez-moi parler, sénateur Jessiman.

**Le président:** S'il vous plaît, je vous l'ai déjà demandé, pas de commentaires.

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez laissé entendre que cela vous paraissait étrange en ce sens que vous avez exercé des pressions relativement fortes sur vos comités puisque... 90 jours ne constituait pas un délai suffisant. Je conclus donc que, en réalité, cela vous est apparu étrange. Il s'agit d'une procédure qui

[Texte]

It's not the same. Call it what you will. It's not usual. Because usual is the precedent that's been set at the same airport.

**Mr. Simke:** I can only respond in terms of what our view was at the time.

**Senator Grafstein:** Of course.

**Mr. Simke:** Our view at the time was that, as I have expressed before, all things being equal, we'd rather have a longer period, but this time period was sufficient, although tight. Other factors that you haven't mentioned in asking this particular question were that there were the three unsolicited proposals; that because there had been the Terminal 3 experience, in some ways issues that might have been completely fresh at the time of Terminal 3 had been examined, and proponents could have learned from that experience in terms of how a private terminal in fact could be operated, some of the issues around how in fact Terminal 3 would interact with the other terminals. So there were some factors that, because Terminal 3 had in fact occurred and successfully been transferred, removed some uncertainties.

But the primary factor from the point of view of the way that Transport Canada viewed it in our discussions with them was that the unsolicited proposals meant that an awful lot of work had been done, and that made it possible.

**Senator Grafstein:** But then isn't it fair to conclude, to an outside party that wasn't previously involved in the specific proposals, that a signal goes out that the process is not expression of interest, 100 or 90 days and the normal process, but we're cutting to the chase here? Wouldn't third parties out there say, "It seems like they're on a fast track here"?

**Mr. Simke:** That would be perceived, yes.

**Senator Grafstein:** Wouldn't that then allow rational businessmen to conclude that, "Gee, I'm not sure I can get up to speed because of this fast track, this rush to decision, and therefore I'm not going to play"? Isn't that a fair conclusion for a fair and prudent businessman to conclude, having looked at Terminal 3 and now looking at Terminal 1 and 2?

**Mr. Simke:** Yes, I would say that that would be the way that business people would look at it. You know, again, just sharing with you my perceptions of how it was perceived out there, or would have been perceived. If I were a developer that had not played in this game at all, I would say, "You know, maybe it wouldn't have been a bad idea if 18 months ago I started taking an interest in this thing. At that time, I never thought it would come to anything, but now it has, and these other three guys clearly have, you know, done a lot of work."

**Senator Grafstein:** Inside track.

**Mr. Simke:** That isn't the word I used.

[Translation]

diffère de celle qu'on a utilisée antérieurement dans le même aéroport. C'est étrange. C'est différent, ce n'est pas la même chose. Appelez les choses comme vous voudrez. Ce n'est pas habituel. La procédure habituelle eût voulu qu'on utilise le précédent établi au même aéroport.

**M. Simke:** Ma réponse ne peut porter que sur le point de vue que nous avions à l'époque.

**Le sénateur Grafstein:** Bien entendu.

**M. Simke:** Comme je l'ai déjà indiqué, notre point de vue était, à l'époque que, toutes choses étant égales, nous aurions préféré un délai plus long, mais que le délai établi était suffisant, quoique serré. En posant votre question, vous n'avez pas fait allusion à d'autres facteurs, à savoir que nous avions aussi affaires à trois propositions spontanées et que, en raison de l'expérience de l'aérogare 3, certains problèmes inexplorés au moment de l'aménagement de l'aérogare 3 avaient été d'une certaine façon résolus, si bien que les promoteurs avaient pu tirer des leçons de la façon dont une aérogare privée pouvait effectivement être exploitée. Il en allait de même pour certaines des questions concernant l'interaction de l'aérogare 3 et des autres aérogares. Comme l'aérogare 3 avait effectivement été aménagée et que le transfert s'était révélé fructueux, certaines des incertitudes avaient été levées, et il fallait en tenir compte.

D'après les discussions que nous avons eues avec Transports Canada, les propositions spontanées constituaient le facteur le plus important en ce sens qu'elles signifiaient que beaucoup de travail avait déjà été accompli, ce qui rendait le tout possible.

**Le sénateur Grafstein:** Mais une partie extérieure non mêlée aux propositions précises n'aurait-elle pas eu raison de conclure que, en l'absence d'une procédure de déclaration d'intérêt, soit 100 ou 90 jours, suivie de la procédure normale, on lui coupait l'herbe sous le pied? Des tierces parties n'auraient-elles pas eu raison de dire: «Il semble qu'on ait adopté ici la procédure accélérée»?

**M. Simke:** Oui, c'est la perception qu'elles auraient eue.

**Le sénateur Grafstein:** Un homme d'affaires rationnel n'aurait-il pas conclu: «En raison de cette procédure accélérée, de ce processus décisionnel précipité, je ne suis pas certain de pouvoir utiliser la marchandise. Je vais donc plutôt m'abstenir»? N'est-ce pas là la conclusion juste à laquelle un homme d'affaires éclairé et prudent serait parvenu, après avoir examiné la procédure mise en place pour l'aérogare 3 et celle arrêtée pour les aérogares 1 et 2?

**M. Simke:** Oui, je dirais que c'est ainsi que les gens d'affaires auraient vu les choses. Une fois de plus, vous savez, je ne fais que partager avec vous les perceptions qu'on a eues à l'époque, ou celles qu'on aurait pu avoir. Si j'étais un promoteur et que je n'avais pas du tout été mêlé à toute cette affaire, je me dirais: «Peut-être aurais-je dû m'intéresser à ce projet il y a 18 mois. À l'époque, je n'ai jamais pensé que les choses allaient débloquer, mais il s'agit maintenant d'un fait accompli, et, de toute évidence, mes concurrents ont beaucoup travaillé.»

**Le sénateur Grafstein:** La filière de l'intérieur.

**M. Simke:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

[Text]

**Senator Grafstein:** Is that fair? Would they conclude —

**Mr. Simke:** They would say that other players who had done a lot more homework have an advantage. Even if the time period had been six months, they still would have said that, that there is other guys who had done a whole lot more work on this, and from weighing risks and rewards and obviously taking into consideration the state of the real estate market at that time, there were not a lot of people prepared to be somewhat venturesome. I guess people just said, probably, "We will sit this one out."

**Senator Grafstein:** All right. Let me move to the next topic, and that is this debate between, I guess, committee members about what is viable, what is feasible, what is financially financable and so on. I take a look at the valuation criteria, and I'm referring to page 45, 46 and 47 of Tab H, which is the RFP, and the first issue both in 7.1 and 7.2 is qualification of proponents. Now, it says:

Qualifications of proponents will be evaluated on the basis of overall strength, capacity and demonstrated performance.

Wouldn't that lead somebody outside, not familiar with the internal criteria that has been I think amply covered by my colleague, that heavy weight, predominant weight, perhaps, would be given to overall strength, capacity and demonstrated performance for the following reasons: Complex, one of, little more — not the normal type of project financing one might come across; and therefore, much heavier weight given to who was the acceptable or the best overall proponent?

**Mr. Simke:** Senator, I don't have the RFP in front of me, but —

**Senator Grafstein:** Take a look at it. It's Tab H.

**Mr. Simke:** Tab H, page 45?

**Senator Grafstein:** Page 45. And I'm just reading it in terms of priority.

**Mr. Simke:** Right. The section on evaluation criteria was written with a number of criteria set out, qualifications, development plan, et cetera, et cetera.

**Senator Grafstein:** I accept that. I just want to know the weighting.

**Mr. Simke:** The weighting was not communicated to developers except in a non — in a qualitative sense, as on page 48, which I already alluded to, where it specifically says to the potential bidders what was of primary importance. So we, with Transport Canada, felt that page 48 clearly said what was of primary importance to the government. In fact, it says:

Other considerations of lesser but significant importance include:

Proponent qualifications ...

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** N'est-ce pas la vérité? Ne concluraient-ils pas...

**M. Simke:** Ils diraient que ceux qui ont étudié la question ont une longueur d'avance. Même si le délai avait été fixé à six mois, c'est ce qu'ils auraient dit. Certains autres promoteurs avaient consacré d'importants efforts à ce dossier. Lorsqu'on pèse le pour et le contre et qu'on prend en considération la situation de l'immobilier à l'époque, on se rend compte que les promoteurs disposés à risquer le coup n'étaient pas nombreux. Il est probable que les promoteurs se seraient dit: «Cette fois-ci, nous allons nous abstenir.»

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Passons au sujet suivant, qui a trait au débat que se livrent les membres du comité à propos de savoir ce qui est viable, faisable, viable sur le plan financier, et cetera. J'ai examiné les critères d'évaluation, et je me réfère aux pages 45, 46 et 47 de l'onglet H, c'est-à-dire la demande de propositions, et le premier enjeu, aux parties 7.1 et 7.2 a trait aux qualifications des promoteurs. On lit:

Les qualifications des promoteurs seront évaluées sur les plans de la vigueur, de la capacité et des antécédents d'exécution pris dans leur ensemble.

Quelqu'un de l'extérieur, qui ne connaîtrait pas les critères internes auxquels, il me semble, mon collègue s'est abondamment intéressé, n'aurait-il pas l'impression qu'on allait accorder une très grande importance, voire peut-être une importance dominante, aux «plans de la vigueur, de la capacité et des antécédents d'exécution pris dans leur ensemble» pour les raisons suivantes: «complexe», «un des», «un peu plus de»... ce n'est pas un type de financement de projet que l'on retrouve fréquemment; cela a donc conféré beaucoup plus de poids à celui qu'on considérerait comme l'auteur de la meilleure proposition acceptable ou d'ensemble?

**M. Simke:** Sénateur, je n'ai pas la demande de propositions sous les yeux, mais...

**Le sénateur Grafstein:** Prenez le temps de la lire. C'est à l'onglet H.

**M. Simke:** Onglet H, page 45?

**Le sénateur Grafstein:** Page 45. Je ne fais que lire les priorités.

**M. Simke:** La partie portant sur les critères d'évaluation a été rédigée en fonction d'un certain nombre de critères, les qualifications, le plan d'aménagement, et cetera.

**Le sénateur Grafstein:** J'en conviens. Je veux juste connaître la pondération.

**M. Simke:** La pondération n'a pas été communiquée aux promoteurs, sinon de façon non... de façon qualitative, comme à la page 48, ainsi que je l'ai déjà indiqué. On y précise à l'intention des éventuels soumissionnaires ce qui est de toute première importance. Avec Transports Canada, nous étions donc d'avis que la page 48 indiquait de façon claire ce qui était de toute première importance pour le gouvernement. En fait, on précise:

Autres considérations d'importance moindre mais appréciables:

Les qualifications des proposant...



[Texte]

**Senator Grafstein:** So essentially, if somebody comes forward, you know, Price Waterhouse is here to provide some sort of outside independent view about the process. Somebody comes forward and, according to Senator Stewart, promises a billion and a half dollar project. And ultimately, that particular applicant ends up with a project that's a third that or 40 per cent that. There is a big difference from project financing between a half a billion and a billion and a quarter, and so somehow this is where we're confused.

What happened in this process between this RFP that called for an initial proposal of 1 billion plus to the ultimate proposal of less than that?

**Senator Jessiman:** Where do you get 1 billion from?

**Senator Grafstein:** The person that got through the line. The Paxport people.

**Mr. Simke:** You said the initial proposal said that?

**Senator Grafstein:** Yes.

**Mr. Simke:** Okay. Well —

**Senator Grafstein:** Between cup and lip, there was a big Niagara Falls here financially.

**Mr. Simke:** Unfortunately, in terms of being able to provide you with some insight, we were not involved in this process after the selection of the best overall acceptable proposal. That was the last point at which Price Waterhouse was involved in this process. So I'm unable to provide you with any information about what happened after that.

**Senator Grafstein:** All right. Let me turn to the final topic, if I could, Mr. Chair.

**The Chairman:** Senator Grafstein —

**Senator Grafstein:** It will be brief.

**The Chairman:** Can you wrap up? We have another witness.

**Senator Grafstein:** It will be brief. It goes again whether this was a usual process or an unusual process. And again, the process was that there is a call for proposals, three players provide their application, one is dropped immediately, the other two are not dropped, in effect, and at the end of the day we end up with not one, two, or three, but we end up with four, which is a merger in some sort of one and two, maybe not the same components.

Now, is that usual?

**Mr. Simke:** The fact that ultimately, after the selection of Paxport, that there was a merger, you're asking if that's usual?

**Senator Grafstein:** Yes.

**Mr. Simke:** No, I would say in my business experience that isn't usual.

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Essentiellement, donc, si quelqu'un se montre intéressé, Price Waterhouse est là pour fournir une sorte de point de vue indépendant à propos de la procédure. Quelqu'un se montre intéressé et, à en croire le sénateur Stewart, promet un projet d'un milliard et demi de dollars. Et, en bout de ligne, ce promoteur particulier aboutit à un projet qui correspond au tiers ou à 40 p. 100 de cette somme. Entre le financement d'un projet d'un demi-milliard de dollars et d'un projet d'un milliard et quart de dollars, la marge est grande, et voilà ce qui nous déroute.

Que s'est-il produit entre la demande de propositions visant un projet initial de plus de un milliard de dollars et le projet final, de moindre envergure?

**Le sénateur Jessiman:** D'où tenez-vous ce chiffre de un milliard de dollars?

**Le sénateur Grafstein:** De ceux qui ont réussi à se faufiler. De Paxport.

**M. Simke:** Vous dites que cela se trouve dans la proposition initiale?

**Le sénateur Grafstein:** Oui.

**M. Simke:** D'accord. Eh bien...

**Le sénateur Grafstein:** Ici, il y a loin de la coupe aux lèvres. Sur le plan financier, on a affaire aux chutes du Niagara.

**M. Simke:** Malheureusement, nous n'avons pas été mêlés au processus une fois la meilleure proposition globale acceptable retenue. Je ne peux donc vous renseigner sur ce point. En effet, c'est là que la participation de Price Waterhouse s'est terminée. Je ne suis donc pas en mesure de vous dire ce qui s'est produit après coup.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Avec votre permission, monsieur le président, je passerais maintenant au dernier sujet.

**Le président:** Sénateur Grafstein...

**Le sénateur Grafstein:** Je serai bref.

**Le président:** Pouvez-vous conclure? Nous avons un autre témoin.

**Le sénateur Grafstein:** Je serai bref. Il s'agit encore une fois de tenter d'établir s'il s'est agi d'une procédure habituelle ou inhabituelle. Une fois de plus, il y a eu la demande de propositions, trois parties ont présenté une réponse. L'une a été rejetée immédiatement, contrairement aux deux autres. En bout de ligne, nous nous retrouvons non pas avec une, deux ou trois propositions, mais bien avec quatre, puisque, d'une certaine façon, les propositions 1 et 2 ont été fusionnées, mais peut-être pas avec les mêmes composantes.

Cela est-il habituel?

**M. Simke:** Le fait que, en bout de ligne, soit après que Paxport eut été retenu, il y a eu une fusion? Vous voulez savoir si cela est habituel?

**Le sénateur Grafstein:** Oui.

**M. Simke:** Non. D'après mon expérience des affaires, je dirais que cela n'est pas habituel.

[Text]

**Senator Grafstein:** Is usual or not?

**Mr. Simke:** Not.

**Senator Grafstein:** It's not?

**Mr. Simke:** No.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Hervieux-Payette:** I have just a small question. I don't know if I can deal with it. It's not very long. It's a definition I would like to clarify.

In your report, you talk about the value of the rights to operate the terminals. I mean, you have two in your page 13 of your report, you say it's between 121, 127, 308 million net of capital investment, and then we have another option which would be 342 million and 558 million net of capital investment.

What would you say is the definition of these rights? Is this a marketable item? Does it have a marketable value to the bidder that was going to the table, negotiating with the government? Is it what you consider the value of the contract or being awarded at least the first step to negotiate with the government, these two higher or lower assumptions? How would you define the word rights?

I mean, they were not acquiring the terminals. They were not acquiring an airport. They were acquiring rights, and of course this has a market value. And if I refer to the report of Deloitte & Touche, at the end of the day, with the Mergeco, in their last page, the third page, they say in 1992 Price Waterhouse was asked to prepare a valuation report, and then they quote the numbers I have just said, and they say there are significant differences in Price Waterhouse assumptions and Mergeco.

And of course, there was a value that was given to you. You are, of course, supervising the evaluation process. Well, how would you qualify these rights? Were they something that had any value to bring to the table of negotiation, if there was a negotiation, with bidder 1 and bidder 2?

**Mr. Simke:** Senator, in terms of when those rights acquire value, it is in my view a legal question that I'm not qualified to comment on in the sense that, you know, clearly if you win the bid to develop Pearson airport and you have got it, and by whatever definition you have that, we have said yes, that right has value. But at what stage that, you know, legally gives you that right, and therefore you have something of marketable value —

**Senator Hervieux-Payette:** That's not my question. Just what is the value of the right, providing that, you know, the conditions were met by bidder number 1, by Paxport. If they had met all the financial tests and they had decided at a later date — and this happened in Terminal 3. I mean, Huang & Danczkay won the award, and eventually Claridge took over. So I mean, there was a value, certainly, that it was worth for Huang & Danczkay.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Il s'agit d'une pratique habituelle ou non?

**M. Simke:** Elle ne l'est pas.

**Le sénateur Grafstein:** Non?

**M. Simke:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, je vous remercie.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je n'ai qu'une petite question. Je ne sais pas si je peux la poser maintenant. Ce n'est pas très long. Il s'agit d'une définition que j'aimerais clarifier.

Dans votre rapport, vous évoquez la valeur des droits d'exploitation des aéroports. À la page 13 de votre rapport, vous en établissez deux. Vous dites que cette valeur se situe entre 121, 127 ou 308 millions de dollars, sans tenir compte des immobilisations. En vertu d'une autre option, cette somme pourrait s'établir entre 342 et 558 millions de dollars.

Selon vous, quelle est la définition de ces droits? S'agit-il d'un élément commercialisable? A-t-il une valeur marchande pour le soumissionnaire qui s'apprête à négocier avec le gouvernement? Considérez-vous la valeur du contrat alloué comme étant au moins la première étape d'une négociation avec le gouvernement... les deux hypothèses, la plus élevée comme la moins élevée? Comment définiriez-vous le mot «droits»?

Les promoteurs n'acquerraient pas les aéroports. Ils n'acquerraient pas un aéroport. Ils acquerraient les droits qui, bien entendu, ont une valeur marchande. Si je me reporte au rapport de Deloitte & Touche, en bout de ligne, avec Mergeco... c'est à la dernière page, la page 3..., les auteurs affirment que, en 1992, on a demandé à Price Waterhouse de préparer un rapport d'évaluation, et on cite les chiffres que je viens tout juste de mentionner, en plus de préciser qu'il y a des écarts marqués entre les hypothèses de Price Waterhouse et celles de Mergeco.

Bien entendu, c'est la valeur qu'on vous a communiquée. Naturellement, vous êtes chargé de la supervision du processus d'évaluation. Eh bien, comment qualifiez-vous ces droits? Cet élément avait-il une valeur quelconque à la table de négociation, à supposer qu'il y ait des négociations avec les soumissionnaires 1 et 2?

**M. Simke:** Sénateur, la question de savoir si ces droits avaient une valeur relève du domaine juridique, si bien que je ne suis pas en mesure de répondre, sinon en affirmant que, de toute évidence, le soumissionnaire chargé d'aménager l'aéroport, quelle que soit la définition qu'on adopte... nous avons dit oui, ce droit a une valeur. Quant à la nature de ce droit aux yeux de la loi et quant à savoir s'il a une valeur marchande...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce n'est pas ce que je demande. Quelle est la valeur du droit, à condition que le premier soumissionnaire, c'est-à-dire Paxport ait satisfait aux conditions? Si la société avait répondu à tous les critères financiers et qu'elle avait décidé à une date ultérieure... et cela s'est produit à l'aéroport 3. Huang & Danczkay ont remporté le concours, et un beau jour, c'est Claridge qui a pris les choses en main. Ces droits

[Texte]

**Mr. Simke:** Right.

**Senator Hervieux-Payette:** I make a parallel to that, and I say the rights we're talking about. I mean, they were not necessarily acquired rights, because they were not at that time sure, but at least they were bringing something to the table to negotiate with Claridge in order to value what was the winning of the competition. I mean, if you win the competition or you are the first elected and they negotiated under the terms of the Paxport proposal, so at least it was that proposal that remained the core of Mergerco contract. So the rights that you are talking about in your evaluation were the value that you were attributing in your own evaluation of possible value of the rights to the first bidder or the bidder that would be retained.

**Mr. Simke:** Well, the basis on which we have come up with, you know, this estimate was assuming that you had the rights, not that you might get the rights or could possibly get the rights, but that you had the rights. Now, the extent to which you might still say there is a value, if you don't actually have the rights but you have a good chance of getting the rights, obviously it would be discounted to some extent, and I can't here tell you by how much, but clearly a right you have that is a signed deal is a higher value than a right that you may get.

**Senator Hervieux-Payette:** Thank you.

**The Chairman:** Okay. Mr. Simke, thank you very very much. We very much appreciate your coming here.

**Senator Jessiman:** You're not going to allow any more questions?

**The Chairman:** No, I'm not.

Our next witness is here now, Mr. Quail. Mr. Nelligan will introduce our second witness.

**Mr. Nelligan:** Senators, our next witness is Mr. Ranald Quail. At the relevant times, he was the Associate Deputy Minister, Transport Canada, and commissioner, Canadian Coast Guard. He served in that capacity from 1990 to 1993. During the end of that period, he had been designated as the chief negotiator with respect to the proposal by Paxport. In January of 1993, he was designated as the new Deputy Minister of Public Works and assumed that role on February 12 of that year. He is here to assist us with the involvement he had in this file during the period when he was in the Department of Transport.

**The Chairman:** Mr. Quail, you realize we're asking all witnesses to attest to the truth.

(Ranald Quail: *affirmed*.)

**The Chairman:** Is there something you wish to open with, Mr. Quail?

**Mr. Ranald A. Quail, Deputy Minister, Public Works and Government Services:** Thank you, Mr. Chairman and senators. Maybe I could just add a few remarks, if I could, to the introduction.

[Translation]

ont donc une valeur, comme ils en avaient une pour Huang & Danczkay.

**M. Simke:** Tout juste.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'établis un parallèle entre ces droits et ceux dont nous parlons. Il ne s'agissait pas nécessairement de droits acquis parce que, à l'époque, l'affaire n'était pas entendue, mais c'était tout au moins un élément qu'on pouvait mettre sur la table pour négocier avec Claridge afin d'établir ce avec quoi allait se retrouver le soumissionnaire retenu. Si une partie avait gagné le concours ou qu'elle avait d'abord été choisie, et que des négociations avaient été menées selon les modalités de la proposition de Paxport... cette proposition serait tout au moins demeurée au coeur du contrat de Mergerco. Ainsi donc, les droits dont vous parlez dans votre évaluation avaient trait à la valeur que vous impliquiez aux droits dont bénéficierait le premier soumissionnaire ou le soumissionnaire choisi.

**M. Simke:** Eh bien, pour aboutir à cette estimation, nous avons tenu pour acquis que le soumissionnaire aurait les droits, non pas qu'il pourrait obtenir les droits ou qu'il les obtiendrait peut-être, mais qu'il les avait bel et bien. Quant à savoir dans quelle mesure on désire que des droits qu'on ne détient pas vraiment, mais qu'on a une bonne chance d'obtenir ont une valeur... de toute évidence, il faudrait en tenir compte dans une certaine mesure, et je ne puis vous dire jusqu'à quel point, mais de toute évidence les droits que vous confère un accord signé ont une valeur plus grande que des droits que vous êtes susceptible d'obtenir.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Merci.

**Le président:** D'accord. Monsieur Simke, merci beaucoup. Votre comparution a été des plus appréciées.

**Le sénateur Jessiman:** Vous n'allez pas me permettre de poser d'autres questions?

**Le président:** Non.

Notre prochain témoin est M. Quail. M. Nelligan présentera notre deuxième témoin.

**M. Nelligan:** Sénateurs, notre prochain témoin est M. Ranald Quail. Pendant la période qui nous intéresse, il était sous-ministre délégué à Transports Canada, et commissaire à la Garde côtière canadienne. Il a agi en cette qualité de 1990 à 1993. Vers la fin de cette période, il a été désigné comme négociateur en chef à l'égard de la proposition de Paxport. En janvier 1993, il a été nommé sous-ministre des Travaux publics, poste qu'il a occupé jusqu'au 12 février de cette année-là. Il est ici pour nous aider à comprendre le rôle qu'il a joué à l'époque où il était au ministère des Transports.

**Le président:** Monsieur Quail, vous savez que tous nos témoins sont assermentés.

(Ranald Quail: *assermenté*.)

**Le président:** Monsieur Quail, avez-vous une déclaration liminaire?

**M. Ranald A. Quail, sous-ministre, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada:** Merci beaucoup, monsieur le président et sénateurs. Avec votre permission, j'ajouterai quelques mots à la présentation.



## [Text]

As pointed out, my position of Associate Deputy Minister of Transport was from October, 1990 to February 12, 1993, and this certainly covers the period of interest to you. However, as you have learned from the Deputy Minister at the time, the need for a chief negotiator came up after the announcement of the lower bid from Paxport on December 7, and I took up the additional task from the beginning of January, 1993.

An associate deputy minister, as I believe others have explained, supports the DM in the running of large departments. The role of an associate varies depending on the way a department is organized and certainly the wishes of the deputy.

I have been in Transport for some 18 years on the marine side, and I carried with me to the new position of associate deputy my responsibilities for marine transportation, including specifically the role of Commissioner of the Canadian Coast Guard. The deputy in that sense, therefore, did not ask me to deputize for her on the Pearson file, although of course I was aware and occasionally involved in her absence in providing support to her.

That essentially quickly brings me to the close of 1992. At that point, she asked that I become the first of what turned out to be three chief negotiators — myself, then Mr. Broadbent, then Mr. Rowat — and I began my term in the beginning of 1993. Very soon thereafter, on February 12, as part of the shuffle of senior people, I was appointed deputy minister of Public Works, which later became that year the combined Department of Public Works and Government Services.

To set the scene for my assignment as chief negotiator, just prior, the results of the bid evaluation were announced on December 7, 1992. Therefore, when I took up the chief negotiator role at the beginning of 1993, I was responsible to Huguette Labelle, and through her to the minister, to get discussions under way.

I will sketch the events of the six weeks I was in that role, perhaps, for your convenience. Obviously, very early in January, '93, I met with the Transport Canada project management team in Toronto, first of all, for them to take me around and show me the facility and inspect what exactly it was that we were going to be talking about, and then team members provided their views on key parameters to be dealt with in upcoming discussions with Paxport, i.e. the evaluation results, project management structure and schedule, and other issues identified in the bid review process.

On January 15, Counsel Brock, the legal advisor, detailed the legal issues outstanding from the original Paxport proposal. On January 18 — I believe that was a Monday — Mergeco emerges, and I had received a call from the deputy on that weekend asking that I attend a meeting with Paxport and Claridge. At that meeting, the principles of Paxport and Peter Coughlin of Claridge outlined for us that their proposed union was outlined in a letter of agreement dated a few days earlier, January 14, and that further

## [Traduction]

Comme on l'a indiqué, j'ai occupé le poste de sous-ministre délégué des Transports d'octobre 1990 au 12 février 1993, et cette période vous intéresse assurément. Comme le sous-ministre vous l'a indiqué, la nécessité d'un négociateur en chef ne s'est toutefois fait sentir qu'après qu'on eut annoncé que Paxport était le plus bas soumissionnaire, le 7 décembre. À compter de janvier 1993, j'ai donc assumé ces responsabilités additionnelles.

Comme d'autres l'ont expliqué, je crois, un sous-ministre délégué a pour tâche d'aider le sous-ministre à diriger les grands ministères. Le rôle d'un sous-ministre délégué varie selon l'organisation d'un ministère et, à coup sûr, la volonté du sous-ministre.

J'ai travaillé dans le secteur maritime du ministère des Transports pendant quelque 18 années, et, en acceptant le nouveau poste de sous-ministre délégué, je n'ai pas pour autant renoncé à mes responsabilités dans le secteur du transport maritime, notamment au rôle de commissaire de la Garde côtière canadienne. En ce sens, la sous-ministre ne m'a pas demandé d'agir à sa place dans le dossier Pearson, même si, bien entendu, j'étais au courant et qu'il m'est parfois arrivé de lui prêter main-forte en son absence.

Voilà essentiellement qui nous amène à la fin de 1992. À ce moment-là, elle m'a demandé de devenir le premier d'une série de trois négociateurs en chef... moi-même, M. Broadbent, puis M. Rowat..., et j'ai entrepris mon mandat au début de 1993. Peu de temps après, soit le 12 février, j'ai été nommé sous-ministre des Travaux publics, qui allait plus tard devenir le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux, à la suite d'un remaniement de cadres supérieurs.

Pour brosser le décor de mon arrivée au poste de négociateur en chef, je précise que les résultats de l'évaluation des soumissions venaient tout juste d'être annoncés, soit le 7 décembre 1992. Lorsque j'ai assumé les fonctions de négociateur en chef, au début de 1993, j'étais comptable à Huguette Labelle, et, par son entremise, au ministre, de l'amorce des pourparlers.

Pour vous faciliter la tâche, je brosserai un tableau des six semaines pendant lesquelles j'ai occupé ce poste. Naturellement, au tout début du mois de janvier 1993, j'ai d'abord rencontré à Toronto les membres de l'équipe de Transports Canada chargés de la gestion du projet. Ces derniers m'ont fait faire une visite des lieux, histoire que je sache de quoi nous allions parler, et les membres de l'équipe m'ont fait part des principaux paramètres que, à leur avis, il allait falloir aborder dans les pourparlers à venir avec Paxport, par exemple les résultats de l'évaluation, la structure et le calendrier de gestion du projet et d'autres enjeux définis dans la procédure d'examen des soumissions.

Le 15 janvier, M<sup>e</sup> Brock, conseiller juridique, a défini en détail les questions juridiques qui, dans la proposition initiale de Paxport, étaient toujours en suspens. Le 18 janvier (je crois que c'était un lundi), Mergeco a fait son apparition, et, pendant le week-end, j'avais reçu un appel de la sous-ministre qui me demandait d'assister à une rencontre entre Paxport et Claridge. À cette occasion, les responsables de Paxport et Peter Coughlin de Claridge nous ont indiqué que les modalités de leur union

[Texte]

negotiations or undertakings were required before they could finalize it.

Two days later I received a call from Jack Matthews in which he provided me with an update on the ongoing discussions among Paxport, Claridge, and Lockheed.

And on January 28, the project team which I tentatively now got into place and which I was leading met with Jack Matthews of Paxport, Ed King, the Chairman of CIBC, Wood Gundy, and a director of Paxport Inc. These too were supported by a team of players, and the agenda took us through the status of Paxport's proposal and where they stood on the financeability issue.

On February 1, there was a news release on the Pearson operators forming a partnership.

On February 4, at a project meeting in Toronto, we reviewed the Wood Gundy presentation on financeability and other issues, with Deloitte & Touche and Cassels & Brock, our contracted advisors. Our discussions covered the Air Canada Paxport negotiations, a listing of issues and concerns from the Paxport proposal and Mergeco.

On February 9, Jack Matthews called, indicating Wood Gundy were sending some of the data on financeability and asked for an extension on the financeability deadline of February 15. I agreed to consider that and provide a letter.

On February 12, although removing to Public Works, I chaired my last meeting on the project covering a request from Paxport for an extension on the proof of financeability deadline and other issues.

On February 12, I signed a letter to Paxport to extend the deadline for the response to the financeability issue to March 1, 1993.

That, senators, covers the scene when I was the chief negotiator. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Quail. Our lead questioner is Senator Kirby, followed by Senator Tkachuk.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Quail.

Just a bit of background before I get into some of the specifics based on a couple of things you said. Why were you given the Pearson file as the person to manage it? I say that only in the sense that most of us don't think ships and airlines necessarily go together. As I understand it, you were the chief Commissioner of the Coast Guard.

**Mr. Quail:** I was also at that time the associate deputy minister, and as Madam Labelle pointed out, there was a decision made that we would have a chief negotiator, and that

[Translation]

proposée étaient consignées dans une lettre d'entente datée de quelques jours auparavant, soit le 14 janvier. En outre, d'autres négociations ou entreprises allaient devoir être menées avant que le tout ne fasse l'objet d'un accord final.

Deux jours plus tard, j'ai reçu un appel de Jack Matthews, qui m'a mis au courant de l'état des discussions en cours entre Paxport, Claridge et Lockheed.

Le 28 janvier, l'équipe chargée du projet que j'avais constituée à titre provisoire et que je dirigeais s'est réunie avec Jack Matthews, de Paxport, Ed King, le président de la CIBC, Wood Gundy et un directeur de Paxport Inc. Ils étaient eux aussi épaulés par une équipe, et l'ordre du jour nous a permis de passer en revue l'état de la proposition de Paxport et d'établir où ils en étaient à propos de la viabilité financière.

Le 1<sup>er</sup> février, un communiqué de presse annonçait la formation d'un partenariat entre les exploitants de Pearson.

Le 4 février, à l'occasion d'une réunion de l'équipe chargée du projet à Toronto, nous avons analysé la présentation de Wood Gundy à propos de la viabilité financière et d'autres enjeux, avec Deloitte & Touche et Cassels & Brock, nos conseillers contractuels. Les discussions portaient sur les négociations entre Air Canada et Paxport ainsi que sur l'établissement d'une liste de préoccupations et de problèmes relatifs à la proposition de Paxport et à Mergeco.

Le 9 février, Jack Matthews m'a appris par téléphone que Wood Gundy allait faire parvenir certaines des données relatives à la viabilité financière. En outre, il a demandé que le délai prévu pour la démonstration de la viabilité financière soit repoussé jusqu'au 15 février. J'ai accepté d'y réfléchir et d'envisager de lui adresser une lettre à ce sujet.

Le 12 février, même si je passais à Travaux publics Canada, j'ai présidé une dernière réunion. Nous nous sommes alors penchés sur la demande de prolongation du délai prévu pour l'établissement de la capacité financière présentée par Paxport, et nous nous sommes intéressés à d'autres questions.

Le 12 février, j'ai adressé à Paxport une lettre dans laquelle je repoussais au 1<sup>er</sup> mars 1993 la date limite prévue pour l'établissement de la capacité financière.

Voilà, sénateurs, qui conclut cet aperçu de mes activités de négociateur en chef. Je vous remercie.

**Le président:** Merci, Monsieur Quail. Le premier intervenant sera le sénateur Kirby, suivi par le sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président, et bienvenue, monsieur Quail.

Avant que je n'aborde en détail deux ou trois choses que vous avez dites, j'aimerais m'intéresser brièvement au contexte. Pourquoi vous a-t-on confié la gestion du dossier de l'aéroport Pearson? Si je pose la question, c'est que les bateaux et les avions ne font pas nécessairement bon ménage. Si je comprends bien, vous étiez commissaire en chef de la Garde côtière.

**M. Quail:** À l'époque, j'étais aussi sous-ministre délégué et, comme Mme Labelle l'a précisé, on a décidé qu'un négociateur en chef allait être nommé. On a aussi décidé qu'il s'agirait du

[Text]

the decision was made that the chief negotiator would be the associate deputy minister of the day. I was asked and agreed.

**Senator Kirby:** Who made that decision?

**Mr. Quail:** I got my instructions from the deputy.

**Senator Kirby:** You didn't talk to her about how that decision came about?

**Mr. Quail:** No. I mean, we had a discussion, and that I knew that Victor had suggested that we should have a chief negotiator.

**Senator Kirby:** Just for the record, Victor being Victor Barbeau?

**Mr. Quail:** I'm sorry, Mr. Barbeau.

**Senator Kirby:** No, that's fine. I know what you meant, but for the tape, we put the name in. Go ahead.

**Mr. Quail:** Mr. Barbeau had recommended that there be a chief negotiator, and that discussions had taken place, and it was the deputy's decision that I would — well, I was asked and I agreed to take on the responsibility.

**Senator Kirby:** When you took over as chief negotiator, were you given a specific mandate letter? Were you given oral instructions from anybody on what to do?

**Mr. Quail:** Well, (a), there was no letter.

**Senator Kirby:** Okay. There was nothing written down?

**Mr. Quail:** There was nothing written down. The deal or the understanding that I had was clearly one that we wanted to see if we could move the file ahead. There were two sides of that file; therefore, when I took it over, in my own mind, the first part of it was to deal with the financeability issue, and the second part of the file was to deal with the issues that were not related to financeability which we could see if we could move those along in a parallel fashion while proof of financeability was being concluded.

I would point out that these were not — and I wanted to make it clear to Paxport as well, these were not negotiations. These were discussions for points of clarification. Examples, personnel issues. Okay? There were other issues, and, in fact, in the books that were provided as part of the background for me for this testimony, there are a large number of issues that we talked about in terms of getting those issues ready, getting our position so we could advance and have those discussions take place with Paxport.

**Senator Kirby:** When you began the task as chief negotiator, who did you discuss it with at the time? You said you discussed it obviously with Madam Labelle. She was your deputy. Did you discuss it with any other senior bureaucrats?

**Mr. Quail:** Not really. In terms of whether I would take it or not?

[Traduction]

sous-ministre délégué de l'époque. On me l'a proposé, et j'ai accepté.

**Le sénateur Kirby:** Qui a pris la décision?

**M. Quail:** J'ai obtenu des directives de la sous-ministre.

**Le sénateur Kirby:** Vous ne lui avez pas demandé comment on en était arrivé à cette décision?

**M. Quail:** Non. Nous avons discuté, et je savais que Victor avait laissé entendre que nous devrions avoir un négociateur en chef.

**Le sénateur Kirby:** Aux fins du compte rendu, il s'agit de Victor Barbeau?

**M. Quail:** Excusez-moi, monsieur Barbeau.

**Le sénateur Kirby:** Non, c'est bien. Je savais de qui vous parliez, mais, aux fins du compte rendu, il faut que nous précisions le nom de famille. Poursuivez.

**M. Quail:** M. Barbeau a recommandé la nomination d'un négociateur en chef, et des pourparlers ont eu lieu. La sous-ministre a alors décidé que c'est moi qui... eh bien, on m'a proposé le poste, et je l'ai accepté.

**Le sénateur Kirby:** À votre entrée en fonction, votre mandat précis a-t-il été défini dans une lettre? Quelqu'un vous a-t-il donné des directives orales à propos de ce qu'il convenait de faire?

**M. Quail:** Eh bien, il n'y a pas eu de lettre.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Rien n'a été couché par écrit?

**M. Quail:** Rien n'a été couché par écrit. Ce qu'il fallait faire, ou du moins ce que je croyais comprendre de ce qu'il fallait faire, c'est que, manifestement, nous voulions voir s'il était possible de faire avancer le dossier. À cet égard, il y avait deux aspects. Par conséquent, lorsque j'ai pris les choses en main, je voyais les choses ainsi: il fallait s'attaquer à la question de la capacité financière et, dans un deuxième temps, aux questions qui n'avaient pas trait à la capacité financière, histoire de déterminer s'il était possible de faire avancer les choses en parallèle, pendant qu'on cherchait à établir la capacité financière.

Je tiens à souligner qu'il ne s'agissait pas... et j'ai tenu à l'expliquer clairement à Paxport aussi, qu'il ne s'agissait pas, donc, de négociations. Il s'agissait de discussions visant à clarifier certains points, par exemple les questions relatives au personnel. D'accord? Il y avait d'autres enjeux, et, de fait, dans les reliures qui m'ont été fournies à titre d'information en prévision de mon témoignage, on retrouve un grand nombre des questions qui ont été abordées: il s'agissait de préparer le terrain et d'arrêter notre position de manière à ce que nous puissions réaliser des progrès et entamer des pourparlers avec Paxport.

**Le sénateur Kirby:** Au moment de votre entrée en fonction, à qui avez-vous parlé? Naturellement, vous avez parlé avec Mme Labelle. Elle était votre sous-ministre. En avez-vous parlé avec d'autres cadres supérieurs?

**M. Quail:** Pas vraiment. À propos de savoir si je devais accepter le poste ou non?



[Texte]

**Senator Kirby:** No, just in terms of what it was you were going to do. For example, was there any discussion with Mr. Shortliffe about it, for example?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** Well, in the roughly six weeks I guess you said you were the chief negotiator, did you have any discussions with the PCO, Mr. Shortliffe or Mr. Rowat, about what you were doing?

**Mr. Quail:** I would have, as a matter of course, spoken to PCO, and my liaison there would have been Bill Rowat.

**Senator Kirby:** Not the clerk?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** When did you first hear that Mergeco was emerging, if that's not a redundancy?

**Mr. Quail:** Late December.

**Senator Kirby:** Who told you about it?

**Mr. Quail:** The deputy, Madam Labelle.

**Senator Kirby:** Late December being before Christmas or after Christmas?

**Mr. Quail:** I don't really know. After — I don't know. Late December would be, you know, late December, after the 20th.

**Senator Kirby:** But you knew about it before you became chief negotiator?

**Mr. Quail:** I knew about the possibility.

**Senator Kirby:** Because you had been told by Madam Labelle.

**Mr. Quail:** That's correct.

**Senator Kirby:** What is your understanding of how Mergeco came about?

**Mr. Quail:** I don't know what you mean. How do I know how it came about?

**Senator Kirby:** Yeah. Do you have any knowledge at all on what happened in order to create Mergeco?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** I don't know if you've been following these events or not, the hearings, but you may be aware that Mr. Hession said that shortly after December 7, he received a call from a senior public servant suggesting that the two companies get together, the two bidders get together. Were you aware of that prior? First, have you heard that Mr. Hession had said that?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Were you aware prior to hearing the testimony here that that had happened?

**Mr. Quail:** No.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Non, à propos de ce que vous alliez faire. Par exemple, avez-vous eu des discussions avec M. Shortliffe?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Pendant les quelque six semaines... il me semble bien que c'est ce que vous avez dit... où vous avez agi à titre de négociateur en chef, avez-vous eu des discussions avec le Bureau du Conseil privé, M. Shortliffe ou M. Rowat à propos de ce que vous alliez faire?

**M. Quail:** Suivant la procédure, j'ai eu des discussions avec le Bureau du Conseil privé, et Bill Rowat était ma personne ressource.

**Le sénateur Kirby:** Pas le greffier?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Quand avez-vous eu vent pour la première fois de l'émergence de Mergeco, si j'ose dire?

**M. Quail:** À la fin du mois de décembre.

**Le sénateur Kirby:** Qui vous en a parlé?

**M. Quail:** La sous-ministre, Mme Labelle.

**Le sénateur Kirby:** Quand vous dites la fin de décembre, voulez-vous dire avant ou après Noël?

**M. Quail:** Je ne m'en souviens pas. Après... je ne sais pas. Vous savez, la fin décembre, c'est la fin décembre. Je dirais que c'était après le 20 du mois.

**Le sénateur Kirby:** Mais vous étiez au courant avant de devenir négociateur en chef?

**M. Quail:** J'avais eu vent de cette possibilité.

**Le sénateur Kirby:** Parce que Mme Labelle vous en avait parlé.

**M. Quail:** C'est juste.

**Le sénateur Kirby:** Que comprenez-vous de l'entrée en scène de Mergeco?

**M. Quail:** Je ne comprends pas ce que vous voulez dire. Vous voulez savoir si je sais comment la fusion s'est produite?

**Le sénateur Kirby:** Oui. Avez-vous eu vent des tractations qui ont présidé à la création de Mergeco?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Je ne sais pas si vous avez suivi les audiences ou non, mais vous savez peut-être que M. Hession a déclaré que, peu après le 7 décembre, un haut fonctionnaire lui a téléphoné pour laisser entendre que les deux sociétés devraient se regrouper, que les deux soumissionnaires devraient se regrouper. En avez-vous entendu parler auparavant? D'abord, saviez-vous que M. Hession avait fait cette déclaration?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Étiez-vous au courant avant de prendre connaissance de ce témoignage?

**M. Quail:** Non.

[Text]

**Senator Kirby:** You were not the official who made the call?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** Okay. I wonder if I could turn — I assume my assistant is here somewhere. I wonder if I could turn to the document that I have lettered "A". I just have three documents for you, Mr. Quail. For the record, this is document number 000837. I wonder if you could explain to me what it is, because it was in your file. I find it difficult to — just a second. My assistant will give you a copy. Have you got one?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Okay. Can you tell me what that document is?

**Mr. Quail:** Yes. It's a —

**Senator Kirby:** Is that your writing?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Quail:** It's a — if we can just wait one second, so I can —

**Senator Kirby:** That's fine.

**Mr. Quail:** After the meeting of January 18 in the morning with Paxport and Claridge, where I first became aware of the fact that they had gotten together, I had a discussion with —

**Senator Kirby:** Can I just be clear for a minute? You said that in late December you became aware that it was a possibility?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** But you didn't know. So somewhere between post December 20 and January 18, the possibility became a reality.

**Mr. Quail:** Well, from my point of view, it became a reality on the morning of January 18.

**Senator Kirby:** Fine. Thank you. I was just trying to clarify that. Go ahead.

**Mr. Quail:** So I called — by that time I was in the chair as the chief negotiator, and I had — was working with Mr. Jolliffe and others in Ottawa and also with the project management team in Toronto, and following the meeting I had a telephone call with Mr. Jolliffe, and those I think are notes prepared by Mr. Jolliffe as a result of my debrief from the meeting with Paxport and Claridge.

**Senator Kirby:** So you met with Paxport and Claridge, but Mr. Jolliffe was not at the meeting; right?

**Mr. Quail:** He was not.

**Senator Kirby:** It was just you?

**Mr. Quail:** No. It was the people at the top of the list were at the meeting.

**Senator Kirby:** I guess I have trouble with the writing.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Vous n'êtes donc pas le fonctionnaire qui a fait l'appel?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Je me demande si je pourrais maintenant passer... je tiens pour acquis que mon adjoint est ici quelque part. Je me demande si je pourrais passer au document que j'ai coiffé de la lettre «A». Pour vous, monsieur Quail, je n'ai que trois documents. Aux fins du compte rendu, il s'agit du document numéro 000837. Je me demandais si vous pourriez m'expliquer de quoi il s'agit parce qu'il était dans votre dossier. J'ai du mal à... un instant. Mon adjoint va vous en remettre une copie. En avez-vous une?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Pouvez-vous me dire ce qu'est ce document?

**M. Quail:** Oui. C'est un...

**Le sénateur Kirby:** Est-ce votre écriture?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Quail:** C'est un... donnez-moi une seconde, et je pourrai...

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Quail:** Après la réunion qui a eu lieu le matin du 18 janvier avec Paxport et Claridge, lorsque j'ai appris qu'ils avaient fusionné, j'ai discuté avec...

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que vous me permettez de faire une précision pour un court instant? Vous avez dit qu'à la fin de décembre vous avez appris que c'était une possibilité?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Mais vous ne le saviez pas. Donc, quelque part entre le 20 décembre et le 18 janvier, cette possibilité est devenue une réalité.

**M. Quail:** Eh bien, selon moi, c'est devenu une réalité le matin du 18 janvier.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Merci. Je voulais simplement éclaircir ce point. Continuez.

**M. Quail:** Donc, j'ai appelé... à ce moment-là, je présidais en tant que négociateur en chef, et j'avais... travaillais avec M. Jolliffe et d'autres personnes à Ottawa et aussi avec l'équipe de gestion du projet à Toronto, et à la suite de la réunion, j'ai reçu un appel téléphonique de M. Jolliffe, et ce sont là, je crois, les notes préparées par M. Jolliffe à la suite des renseignements que j'ai obtenus au cours de la réunion avec Paxport et Claridge.

**Le sénateur Kirby:** Donc, vous avez rencontré Paxport et Claridge, mais M. Jolliffe n'a pas assisté à la réunion, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Il n'était pas là.

**Le sénateur Kirby:** Vous étiez le seul?

**M. Quail:** Non. Les personnes qui sont au haut de la liste étaient à la réunion.

**Le sénateur Kirby:** J'ai du mal à lire l'écriture.

[Texte]

**Mr. Quail:** Mr. Green, Madam LaBelle, Quail, and Victor Barbeau.

**Senator Kirby:** Okay. And then you phoned and debriefed Mr. Jolliffe?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Okay. You'll notice in the — I'm sorry, I have real trouble with the writing here. But the third bullet point from the bottom appears to — appears to me to say, "Matthews had been at this about a month one week after the announcement," or something like that. Is that what that says to you?

**Mr. Quail:** That's what it says to me.

**Senator Kirby:** Do I infer from that that in debriefing Mr. Jolliffe, you either said to him or suggested to him that it looked to you as if the two parties had been trying to get together beginning days after the issuance of the December 7 decision?

**Mr. Quail:** My reading of that is that I would have debriefed that in the presentation by Mr. Matthews that they — he indicated that they had been at this for about a month. The brackets I would think would be added by Keith, but I'm not sure.

**Senator Kirby:** Okay, but a month. In any event, a month was roughly a week after.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Because this is only five weeks after it.

Okay. I wonder if, then, I could ask you to look — I want to come back to this one in a minute. I wonder if I could ask you to look at a document that I have labelled "B". For the record, colleagues, it's number 00130. And I'm going to ask you to kind of take me through this, because frankly I don't understand it.

**Senator Grafstein:** What date is that?

**Senator Kirby:** The date of this one is January 20, so it's two days after your meeting with Claridge and Paxport, and the day after the memo you just read to us.

**Senator Grafstein:** These are handwritten notes?

**Senator Kirby:** I'm now referring to a typed document, 00130. I have labelled it with a letter "B".

I wonder if, as a general question — I don't want to get into quite some specifics. Throughout this document, there is a reference to — the term appears repeatedly, "the Claridge proposal". What is the Claridge proposal? Is that the ATDG proposal, or is it some other proposal?

**Mr. Quail:** Not, it's the proposal of January 14 that we met, their letter of January 14.

[Translation]

**M. Quail:** M. Green, Mme Labelle, moi-même et M. Victor Barbeau.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Et ensuite vous avez téléphoné à M. Jolliffe et vous l'avez informé des renseignements que vous aviez obtenus?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Vous remarquerez dans... je suis désolé, j'ai vraiment du mal à lire l'écriture ici. On dirait... on dirait qu'il est écrit au troisième point noir à partir du bas: «Matthews a travaillé à cela pendant un mois, une semaine après l'annonce», ou quelque chose du genre. Est-ce que vous lisez la même chose?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que je peux donc déduire de cette information fournie à M. Jolliffe, que vous lui avez dit ou laissé entendre que vous croyiez que les deux parties avaient essayé de fusionner plusieurs jours après l'annonce de la décision du 7 décembre?

**M. Quail:** Selon ce qui est écrit, j'aurais obtenu ces renseignements lorsque M. Matthews a indiqué qu'ils... il a indiqué qu'ils travaillaient à cela depuis un mois environ. Je crois que les parenthèses ont été ajoutées par Keith, mais je ne suis pas certain.

**Le sénateur Kirby:** D'accord, mais un mois. Dans tous les cas, un mois signifie que c'était environ une semaine après l'annonce.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Parce qu'on était alors seulement cinq semaines après l'annonce.

D'accord. Je me demande si, alors, je pourrais vous demander de jeter un coup d'oeil... je souhaite revenir à cette question dans une minute. Je me demande si je pourrais vous demander de jeter un coup d'oeil au document que j'ai catalogué «B». Pour le dossier, chers collègues, c'est le numéro 00130. Je vous demanderais de bien vouloir passer en revue le document avec moi, parce que franchement je ne le comprends pas.

**Le sénateur Grafstein:** Quelle est la date?

**Le sénateur Kirby:** Ce document est daté du 20 janvier, c'est donc deux jours après votre réunion avec Claridge et Paxport et une journée après la note de service que vous venez de nous lire.

**Le sénateur Grafstein:** Est-ce que ce sont des notes écrites à la main?

**Le sénateur Kirby:** Je me réfère maintenant à un document dactylographié, 00130. Je l'ai catalogué «B».

Je me demande si, comme question générale... je ne veux pas entrer dans certains détails. Dans ce document, on fait référence à... le terme apparaît souvent, «la proposition Claridge». Qu'est-ce que c'est? Est-ce que c'est la proposition d'ATDG ou est-ce une autre?

**M. Quail:** Non, c'est la proposition du 14 janvier lorsque nous nous sommes rencontrés, leur lettre du 14 janvier.



[Text]

**Senator Kirby:** So "the Claridge proposal" refers to the document which was the proposed getting together of the two companies?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Okay. Can you explain the last three paragraphs? Why don't you just read, beginning with point 4, down to the bottom of the page, because I don't understand it. Perhaps you can help me understand what it's all about. Do me a favour, and read point 4 into the record, and then I can ask questions on it.

**Mr. Quail:**

PAXPORT want to know if Transport Canada would agree to work with PAXPORT at the same time as the Claridge proposal was being considered.

R. Quail referred to page 2 of the Claridge proposal reference not proceeding independently, questioning whether PAXPORT's request was consistent with this point.

J. Matthews declared it not inconsistent, that discussions would not be at odds with the Claridge proposal.

R. Quail noted in response that W. Power was to meet with R. Hession at PAXPORT's request and if the Claridge proposal is to be kept in confidence, this meeting would continue as if the Claridge proposal had not been received.

**Senator Kirby:** I guess I'm really puzzled. You have a meeting with Claridge and Paxport, and they tell you, on the 18th, four days earlier, they have this document which is an agreement between the two of them. You call it the Claridge proposal.

**Mr. Quail:** Mm hm.

**Senator Kirby:** And then on the 20th, six days after, they have signed this agreement. You're supposed to continue to act as if it hasn't been received and you don't know anything about it. What is the game?

**Mr. Quail:** The issue at stake here was that in the letter that they had left with us on January 14 —

**Senator Kirby:** Just to be precise, who is "they"?

**Mr. Quail:** Mr. Matthews and Mr. Claridge at the January 18 meeting.

**Senator Kirby:** Mr. Matthews and?

**Mr. Quail:** I'm sorry, and Mr. Coughlin, at the January 18 meeting. In that particular one, there was a question of the sensitivity of the negotiations that were ongoing, and they'd asked us to keep this on a very close need-to-know basis in terms of inside of the department, and they were also doing the same. That was a request of theirs. It was also a part of the agreement that was signed on January 14, '93 by the parties.

**Senator Kirby:** So in fact this is sort of neat. You were going to continue to run a negotiating team without telling the other guys on the negotiating team that, by the way, Paxport and

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Donc, la «proposition de Claridge» fait référence au document proposant la fusion des deux entreprises?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Pouvez-vous expliquer les trois derniers paragraphes? Vous devriez peut-être les lire, à partir du point 4, jusqu'au bas de la page, parce que je ne comprends pas. Peut-être pourriez-vous m'aider à comprendre de quoi il s'agit. Faites-moi une faveur, et lisez-moi le point 4. Ensuite, je vous poserai des questions.

**M. Quail:**

PAXPORT veut savoir si Transports Canada accepterait de travailler avec PAXPORT au même moment que la proposition de Claridge était à l'étude.

R. Quail fait référence à la page 2 de la proposition de Claridge... le fait de ne pas agir de façon indépendante... et se demande si la demande de PAXPORT respecte ce point.

J. Matthews dit qu'elle est conforme, que les discussions n'iraient pas à l'encontre de la proposition de Claridge.

R. Quail répond que W. Power devait rencontrer R. Hession à la demande de PAXPORT et que si la proposition de Claridge devait être tenue confidentielle, cette réunion se poursuivrait comme si la proposition de Claridge n'avait pas été reçue.

**Le sénateur Kirby:** Je dois dire que cela me laisse réellement perplexe. Vous tenez une réunion avec Claridge et Paxport, et ils vous disent, le 18, quatre jours plus tôt, qu'ils ont ce document, qui représente un accord conclu entre les deux. Vous l'appellez la proposition de Claridge.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ensuite, le 20, six jours plus tard, ils ont signé cet accord. Vous êtes supposé continuer à agir comme si vous ne l'aviez pas reçu et ne saviez rien. À quoi jouez-vous?

**M. Quail:** Ce dont il s'agit ici, c'est que dans la lettre qu'ils nous ont laissée le 14 janvier...

**Le sénateur Kirby:** Simplement pour bien comprendre, «ils» comprend qui?

**M. Quail:** M. Matthews et M. Claridge, à la réunion du 18 janvier.

**Le sénateur Kirby:** M. Matthews et?

**M. Quail:** Je suis désolé, et M. Coughlin, à la réunion du 18 janvier. À cette réunion-là, il fallait faire attention à la confidentialité des négociations qui se déroulaient, et ils nous ont demandé d'accorder un accès très sélectif à cette information au sein du ministère, et ils devaient faire de même. C'est ce qu'ils nous ont demandé. Cela faisait aussi partie de l'entente signée le 14 janvier 1993 par les parties.

**Le sénateur Kirby:** Donc, c'est assez intéressant. Vous alliez continuer de diriger une équipe de négociation sans dire aux autres membres de l'équipe, en passant, Paxport et Claridge vont

[Texte]

Claridge are going to get together. So you had information that the rest of your team or generally your entire —

**Mr. Quail:** No, no. The team had the information.

**Senator Kirby:** So the whole team knew about it?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Grafstein:** Treasury Board?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** Just literally within your own small group?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Why the super secrecy, I mean, if in fact this is what's going to happen? What are we hiding here?

**Mr. Quail:** I didn't know it was going to happen. They asked us to keep it in confidence, and until such time as they met the covenants in their letters of January 14, we agreed to do that. And we also agreed that we would keep talking to Paxport.

**Senator Kirby:** Mr. Hession was not at this meeting; right?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** Did Mr. Hession know about what —

**Mr. Quail:** I don't know.

**Senator Kirby:** You don't know. And in discussions with Mr. Hession, did you ever get in — because you obviously met with him on a regular —

**Mr. Quail:** I had no discussions with Mr. Hession.

**Senator Kirby:** At all?

**Mr. Quail:** None.

**Senator Kirby:** Because —

**Mr. Quail:** I wasn't there long enough.

**Senator Kirby:** So he was not — okay.

I wonder if I can ask you to look at paragraph 6. Well, point 6, excuse me, on the next page, which contains two paragraphs. I wonder if you might read those into the record and then explain to me what — it says you have a worry. I wonder if you might explain to me what your worry is, but would you read the two paragraphs in first?

**Mr. Quail:**

R. Quail raised the question for clarification purposes, of the "lenders" referred to on page 2, of the Claridge proposal. He wanted to confirm whether the lenders referenced were the lenders for Terminal 3. This was confirmed.

Discussion continued on the circular argument in the first paragraph of page 2 regarding the sharing of the RFP proposal information, with the worry voiced by R. Quail as to how this would leave Transport Canada, what effect this may have on Transport Canada.

J. Matthews acknowledged that they may have to clarify and rework this section.

[Translation]

fusionner. Donc vous aviez des renseignements que le reste de votre équipe ou qu'en fait toute votre équipe...

**M. Quail:** Non, non. Tout le monde était informé.

**Le sénateur Kirby:** Donc, toute l'équipe le savait?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Et le Conseil du Trésor?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Seulement votre propre petit groupe?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Pourquoi tant de secrets, si en fait cela allait arriver? Qu'aviez-vous à cacher ici?

**M. Quail:** Je ne savais pas si cela allait arriver. Ils nous ont demandé de tenir cela confidentiel, et tant qu'ils respectaient leurs engagements indiqués dans leur lettre du 14 janvier, nous avons accepté de le faire. Nous avons aussi accepté de poursuivre les négociations avec Paxport.

**Le sénateur Kirby:** M. Hession n'a pas assisté à cette réunion, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que M. Hession savait ce qui...

**M. Quail:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Kirby:** Vous ne savez pas. Et au cours de vos discussions avec M. Hession, avez-vous entrepris... parce que de toute évidence vous l'avez rencontré régulièrement...

**M. Quail:** Je n'ai jamais discuté avec M. Hession.

**Le sénateur Kirby:** Jamais?

**M. Quail:** Jamais.

**Le sénateur Kirby:** Parce que...

**M. Quail:** Je n'ai pas été là assez longtemps.

**Le sénateur Kirby:** Donc il n'était pas... d'accord.

Je me demandais si vous pourriez jeter un coup d'oeil au paragraphe 6. En fait, le point 6, excusez-moi, sur la prochaine page, qui contient deux paragraphes. Je me demandais si vous pourriez les lire et ensuite me les expliquer... on dit ici que vous étiez préoccupé. J'aimerais que vous m'expliquiez ce qui vous inquiétait, mais voudriez-vous d'abord lire les deux paragraphes?

**M. Quail:**

R. Quail soulève la question des «prêteurs» mentionnée à la page 2 de la proposition de Claridge, afin d'obtenir des éclaircissements. Il veut déterminer s'il s'agit des prêteurs de l'aérogare 3. On confirme ce point.

La discussion se poursuit au sujet de l'argument qui tourne en rond au premier paragraphe de la page 2 concernant le partage de l'information de la demande de propositions, et R. Quail se préoccupe de ce qu'il adviendrait de Transports Canada, de l'effet que cela pourrait avoir sur Transports Canada.

J. Matthews reconnaît qu'il devrait préciser et retravailler cette section.

[Text]

**Senator Kirby:** What was your worry?

**Mr. Quail:** Wanted to know who and what the letter meant.

**Senator Kirby:** Sorry, the letter being the letter of the 14th?

**Mr. Quail:** I'm always referring to the letter of the 14th.

**Senator Kirby:** So the letter means the 14th. Okay. Just for the tape. Go ahead.

**Mr. Quail:** And that basically the purpose behind the question was to try to understand what in fact the letter meant. Point number one.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Quail:** Who are the lenders? Are they Terminal 3? What lenders are you talking about? Always in the back of your mind that maybe this backs into financeability somewhere.

Nevertheless, wanted to make sure that we understood to the degree that we could, recognizing that they had not finished their discussions between Paxport, Claridge and Lockheed, that — as to who the lenders were. That's the first point.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Quail:** The second —

**Senator Kirby:** Just before you get to the second point, you wanted to know who the lenders were so that you could understand if it had any impact at all on one of the two big issues you were concerned about, which was the financeability issue?

**Mr. Quail:** That's right.

**Senator Kirby:** Okay.

**Mr. Quail:** The second point is I was concerned or and wanted to know exactly what you asked for before: Which proposal is it that we were going to be dealing with? And that if you look in subsequent documentation, you will note that during the period I was there, any way, we had said that we were going forward with the Paxport proposal.

**Senator Kirby:** Right. So sorry, I still don't understand what your worry was, or what it was you were trying to get clarified. You had said you were going forward with the Paxport proposal?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Was it your concern that they might be thinking you were going forward with an amalgamation proposal or something else? I don't understand.

**Mr. Quail:** I was more interested in making sure I understand what their thinking was as opposed to where I was.

**Senator Kirby:** From a policy standpoint where in effect by the two of them getting together there was in effect only going to be one real bidder on the table, were you concerned about that? I mean, in effect, *de facto*, if not *de jure*, it in effect took the ATDG proposal off the table.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** De quoi vous inquiétiez-vous?

**M. Quail:** Je voulais savoir qui avait rédigé la lettre et ce qu'elle voulait dire.

**Le sénateur Kirby:** Je suis désolé, vous faites allusion à la lettre du 14?

**M. Quail:** Je fais toujours allusion à la lettre du 14.

**Le sénateur Kirby:** Donc, lorsque vous dites la lettre, c'est celle du 14. D'accord. Simplement pour le compte-rendu. Allez-y.

**M. Quail:** Et en fait, le but de la question était d'essayer de comprendre ce que la lettre signifiait. Le premier point.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Quail:** Qui sont les prêteurs? Sont-ils ceux de l'aérogare 3? À quels prêteurs faites-vous allusion? Vous gardez peut-être toujours à l'esprit quelque part la question de la capacité financière.

Néanmoins, nous voulions nous assurer que nous comprenions dans la mesure du possible, étant donné qu'ils n'avaient pas fini leurs discussions avec Paxport, Claridge et Lockheed, que... à savoir qui étaient les prêteurs. C'est le premier point.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Quail:** Le deuxième...

**Le sénateur Kirby:** Juste avant que vous n'abordiez le deuxième point, vous vouliez savoir qui étaient les prêteurs afin que vous puissiez comprendre si cela aurait une incidence sur l'une des deux questions principales qui vous préoccupaient, soit la question de la capacité financière?

**M. Quail:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** D'accord.

**M. Quail:** Au deuxième point, j'étais préoccupé ou plutôt je voulais savoir exactement ce que vous avez déjà demandé: à quel genre de proposition allions-nous avoir affaire? Et si vous examinez la documentation subséquente, vous remarquerez que pendant la période où j'étais là, de toute façon, nous avons dit que nous allions de l'avant avec la proposition de Paxport.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Je suis désolé, mais je ne comprends toujours pas ce qui vous inquiétait ou ce que vous tentiez d'éclaircir. Vous avez dit que vous alliez aller de l'avant avec la proposition de Paxport?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Aviez-vous peur qu'ils croient que vous alliez de l'avant avec une proposition amalgamée ou quelque chose d'autre? Je ne comprends pas.

**M. Quail:** Je cherchais davantage à comprendre ce qu'ils pensaient qu'à m'assurer de ma position.

**Le sénateur Kirby:** Du point de vue politique, étant donné que les deux entreprises allaient fusionner, il n'allait en fait y avoir qu'un seul soumissionnaire véritable; est-ce que cela vous inquiétait? Je veux dire, de fait, si ce n'est pas de droit, cela a, en réalité, retiré la proposition d'ATDG de la table de négociation.



[Texte]

**Mr. Quail:** Well, the ATDG proposal was not off the table at that point.

**Senator Kirby:** Was not formally off the table?

**Mr. Quail:** Not formally off the table. I was —

**Senator Kirby:** That's why I said *de facto*, not *de jure*.

**Mr. Quail:** Okay. I was concerned that what I wanted to do was to move forward and deal with the proposal that was on the table that had been judged to be the best overall, and that was the Paxport proposal. That's what I wanted to deal with, and I wanted it to be clear on the other side as well.

**Senator Kirby:** Okay. I wonder if you can go on to paragraph 10, which also contains three — point 10, excuse me, which contains three subparagraphs. It's on the top of page 3. Again, I want you to read that into the record, and then I want to ask you a question about it.

**Mr. Quail:**

J. Matthews raised one issue for direction, being the framework for continuation of negotiations or discussions.

R. Quail position was large deviations from substance of the RFP would make Transport Canada very nervous and that Transport Canada would need to fully understand where PAXPORT was coming from.

If the discussion was substantially on the RFP/PAXPORT proposal, Transport Canada could confirm this was in line with where we are today.

**Senator Kirby:** Large deviations from the substance of the RFP would make Transport Canada very nervous. Aside from the fact that that's eventually what happened, what was going to make you very nervous?

**Mr. Quail:** We had a proposal. The proposal had been evaluated, and I wanted to stay within the framework of the proposal that was on the table and had been evaluated.

**Senator Kirby:** And for the six weeks you were there, you did?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** And what happened beyond that is not something you really had anything to do with?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Kirby:** I wonder if I can ask you a question which in a sense links your old job and your new job together. Currently, at the combination of the old Supply and Services Public Works combination, you're responsible — am I right? — for effectively government contracts? I mean, when the government buys things and signs big contracts?

**Mr. Quail:** We're responsible for procurement where the authority has not been delegated to departments, senator.

**Senator Kirby:** Can you —

[Translation]

**M. Quail:** Eh bien, la proposition d'ATDG n'avait pas encore été retirée à ce moment-là.

**Le sénateur Kirby:** Elle n'était pas retirée officiellement?

**M. Quail:** Non, pas officiellement, je...

**Le sénateur Kirby:** C'est pourquoi j'ai dit de fait, et non de droit.

**M. Quail:** D'accord. J'étais préoccupé parce que je voulais aller de l'avant et examiner la proposition soumise qui avait été jugée comme la meilleure dans l'ensemble, et c'était la proposition de Paxport. C'est ce sur quoi je voulais me pencher, et je voulais que ce soit clair pour l'autre côté aussi.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Je me demandais si vous pourriez passer au paragraphe 10, qui contient aussi trois... point 10, excusez-moi, qui contient trois paragraphes. C'est au haut de la page 3. Encore une fois, j'aimerais que vous les lisiez, ensuite, je vous poserais une question à cet égard.

**M. Quail:**

J. Matthews soulève une question d'orientation, c'est-à-dire le cadre visant relatif à la poursuite des négociations ou des discussions.

R. Quail est d'avis que si l'on s'écarte beaucoup du fondement de la demande de propositions, cela rendra Transports Canada très nerveux et Transports Canada aurait besoin de pleinement comprendre l'intention de Paxport.

Si la discussion porte principalement sur la proposition de Paxport et la demande de propositions, Transports Canada pourrait confirmer que cela est conforme au point où nous en sommes aujourd'hui.

**Le sénateur Kirby:** Si l'on s'écarte beaucoup du fondement de la demande de propositions, cela rendra Transports Canada très nerveux. Si l'on met de côté le fait que c'est ce qui s'est produit, qu'est-ce qui allait vous rendre très nerveux?

**M. Quail:** Nous avions une proposition. Elle a été évaluée, et je voulais respecter le cadre de la proposition qui était soumise et évaluée.

**Le sénateur Kirby:** Et pendant les six semaines que vous étiez là, y êtes-vous arrivé?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Ce qui s'est produit par la suite ne vous concernait pas?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Kirby:** J'aimerais vous poser une question, qui, d'une certaine façon, fait le lien entre votre ancien poste et votre nouvel emploi. À l'heure actuelle, à la suite de la fusion d'Approvisionnement et Services et Travaux publics, vous êtes responsable... n'est-ce pas... des marchés gouvernementaux? Je veux dire, lorsque le gouvernement fait des acquisitions et signe de gros contrats?

**M. Quail:** Nous sommes responsables des acquisitions lorsque les ministères n'en ont pas le pouvoir délégué nécessaire, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Pouvez-vous...

[Text]

**Mr. Quail:** I'm not — well —

**Senator Kirby:** What do you mean by "where authority has not been delegated to the department"?

**Mr. Quail:** Treasury Board is the policy setter. There are delegations of authority for procurement.

**Senator Kirby:** Is that a size limitation, basically?

**Mr. Quail:** It's essentially on procurement it's a size limitation. With respect to land, that is a different story, and that is under a different piece of legislation, and it's a different delegation.

**Senator Kirby:** Do you have any involvement with land leases at all?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Sorry, I don't mean you personally. I mean the department. Sorry, so I'm clear.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Is it true that your department, I mean your current department, is involved with all major land leases involving government? I say major ones, not little tiny ones.

**Mr. Quail:** We're essentially in the accommodation business, so that we would get into large leases, if you wish, dealing with accommodation. Place Portage, Guy-Favreau.

**Senator Kirby:** Are there land transactions you are not involved in?

**Mr. Quail:** Not — we could be, but not necessarily. I mean, we're not involved — Transport Canada airports did their own leasing.

**Senator Kirby:** They had historically done that?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Kirby:** Correspondingly, selling land was also —

**Mr. Quail:** No, land disposal would be different. Land disposal would normally come through our department, but that would be via the Treasury Board.

**Senator Kirby:** Okay. In the normal course of events, if you were doing at lease of this — by the way, do you regard this — did you regard what you were trying to do as negotiate a lease or negotiate a contract? I only ask because you used the word "contract" a little while ago, and I just didn't know what you thought you were doing.

**Mr. Quail:** Never thought about it. I was attempting to negotiate a set of contract documents that would put in place the T1T2 agreement.

**Senator Kirby:** In your current job, if you were attempting to negotiate a set of contract documents, would those contract documents, would you put into those documents some form of cancellation or termination clause?

[Traduction]

**M. Quail:** Je ne suis pas... eh bien...

**Le sénateur Kirby:** Que voulez-vous dire par «si les ministères n'en ont pas le pouvoir délégué nécessaire»?

**M. Quail:** Le Conseil du Trésor établit des politiques, qui déterminent les délégations de pouvoirs en ce qui a trait aux acquisitions.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que cela dépend essentiellement de la taille du contrat?

**M. Quail:** En ce qui a trait essentiellement aux acquisitions, ça dépend de la taille. En ce qui a trait aux terres, c'est une autre histoire. C'est assujéti à une autre loi, et la délégation est différente.

**Le sénateur Kirby:** Vous occupez-vous de près ou de loin des baux de terrains?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Je suis désolé, je ne veux pas dire vous personnellement. Je veux dire le ministère. Je suis désolé, je veux bien me faire comprendre.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Est-ce vrai que votre ministère, je veux dire votre ministère actuel, s'occupe de tous les baux fonciers importants intéressant le gouvernement? Je parle des principaux, pas des plus petits.

**M. Quail:** Nous nous occupons essentiellement de l'exploitation de locaux, donc nous nous occupons de location de locaux importants, si vous voulez. Place du Portage, Guy-Favreau.

**Le sénateur Kirby:** Y a-t-il des transactions foncières dont vous ne vous occupez pas?

**M. Quail:** Non... ce serait possible, mais pas nécessairement. Je veux dire, nous ne nous occupons pas... le Groupe des aéroports de Transports Canada se charge de ses propres baux.

**Le sénateur Kirby:** A-t-il toujours fait cela?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** En conséquence, la vente des terres était aussi...

**M. Quail:** Non, c'est différent pour ce qui est de la vente de terres. Notre ministère s'occuperait normalement de la vente de terres, mais par l'entremise du Conseil du Trésor.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Généralement, lorsque vous rédigez un bail... en passant, est-ce que vous considérez cela... est-ce que vous considérez que vous étiez en train de négocier un bail ou un contrat? Je vous demande ça simplement parce que vous avez utilisé le terme «contrat» il y a quelques instants, et je ne savais simplement pas à quoi vous faisiez allusion.

**M. Quail:** Je n'ai jamais pensé à cela. Je tentais de négocier une série de contrats qui mettraient en oeuvre l'accord des aéroports 1 et 2.

**Le sénateur Kirby:** Dans votre emploi actuel, si vous tentiez de négocier une série de contrats, est-ce que ces contrats... est-ce que vous décideriez d'inclure dans ces documents une clause de résiliation?

[Texte]

**Mr. Quail:** On leases?

**Senator Kirby:** Well —

**Mr. Quail:** There is a difference.

**Senator Kirby:** I'm trying to use your words.

**Mr. Quail:** There is a difference between whether I'm going to procure something or whether or not I'm getting into a lease type of arrangement. If I was doing a procurement, I would have termination clauses, and I would have termination clauses for convenience. If we're into the —

**Senator Kirby:** Just for the record, would you explain what you mean by "termination clause for convenience"?

**Mr. Quail:** Termination clause for convenience means for the convenience of the government of the day, that we could terminate the contract according to the conditions that were in the contract.

**Senator Kirby:** Okay. Again, I —

**Mr. Quail:** Fair enough.

**Senator Kirby:** "For convenience" is a shorthand legal phrase for a longer statement. Sorry, I interrupted you.

**Mr. Quail:** And that on lease contracts, we would not have termination for convenience. We'd have termination for default. In other words, not meeting the contract conditions, or, you know, if the building burned down or something of that nature.

**Senator Kirby:** Okay. And the issue of whether or not this is a lease or a contract, therefore, in a sense is an interesting issue, because what you're telling me is if it was a contract, it would have certain conditions. If it was a lease, it would — it might or might not have those conditions, is what you're saying?

**Mr. Quail:** It certainly isn't a procurement contract, and I never thought it was a procurement contract.

**Senator Kirby:** I understand that, but it's also equally not clear from the description you used before whether or not it's a lease. Is that correct?

**Mr. Quail:** No. In terms of putting together the clauses, I would have seen it as a contract that deals in the land lease business, yes.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. I think Senator Grafstein had a supplementary, but I'm not sure.

**Senator Grafstein:** Perhaps it might be appropriate, since we've had a turn, for the other side to proceed, and then we can come back.

**The Chairman:** Senator Tkachuk.

**Senator Grafstein:** I'm prepared to proceed if you'd like, Mr. Chairman.

[Translation]

**M. Quail:** Dans les baux?

**Le sénateur Kirby:** Eh bien...

**M. Quail:** Il y a une différence.

**Le sénateur Kirby:** J'essaie d'utiliser les mêmes termes que vous.

**M. Quail:** Il y a une différence entre effectuer une acquisition et rédiger un bail. Si je faisais l'acquisition, j'inclurais des clauses de résiliation, et je prévoirais des clauses de résiliation pour des raisons de commodité. Si nous nous occupions...

**Le sénateur Kirby:** Pour le compte-rendu, pourriez-vous expliquer ce que vous entendez pas «résiliation pour des raisons de commodité»?

**M. Quail:** Une clause de résiliation pour des raisons de commodité signifie que, pour des raisons de commodité, le gouvernement du jour pourrait résilier le contrat selon les conditions prévues.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Encore une fois, je...

**M. Quail:** Très bien.

**Le sénateur Kirby:** «Pour des raisons de commodité» est une courte expression juridique correspondant à un énoncé plus long. Je suis désolé, je vous ai interrompu.

**M. Quail:** Dans le cas de baux, nous ne pourrions inclure une clause de résiliation pour des raisons de commodité. On ajouterait une clause de résiliation pour inexécution. En d'autres termes, si on ne respecte pas les conditions du contrat, ou, vous savez, si l'immeuble brûle ou quelque chose du genre.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. D'un certain point de vue, la question visant à déterminer s'il s'agit d'un bail ou d'un contrat est intéressante, parce que vous me dites que si c'est un contrat, il y aurait certaines conditions. Si c'était un bail, il y aurait... il pourrait y avoir certaines conditions, c'est ce que vous me dites?

**M. Quail:** Ce n'est certainement pas un contrat d'acquisition, et je ne l'ai jamais considéré comme un contrat d'acquisition.

**Le sénateur Kirby:** Je comprends cela, mais ce n'est pas clair si l'on tient compte de la description que vous avez donnée d'un bail. N'est-ce pas?

**M. Quail:** Non. Pour ce qui est d'inclure les clauses, je l'aurais considéré comme un contrat qui porte sur la location de terrains, oui.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Je crois que le sénateur Grafstein a une question supplémentaire, mais je ne suis pas certain.

**Le sénateur Grafstein:** Je crois qu'il serait préférable, étant donné que nous avons eu un tour, que l'autre côté procède à sa série de questions, et nous reviendrons plus tard.

**Le président:** Sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Grafstein:** Je suis prêt à poursuivre si vous voulez, monsieur le président.



[Text]

**Senator Tkachuk:** I can't get over the civility. Go ahead, Senator Grafstein.

**Senator Kirby:** It's because John's not here today. Changes the whole tone.

**Senator Stewart:** Which John, now?

**Senator Kirby:** You can take that any way you want.

**Senator Stewart:** For the record.

**Senator Tkachuk:** He said he had a supplementary.

**Senator Grafstein:** I have another round of questions. I just didn't want to be presumptive, Mr. Chairman.

**Senator Tkachuk:** Are we closing this off at 12?

**The Chairman:** Well —

**Senator Kirby:** This witness can come back this afternoon?

**The Chairman:** That's something to be discussed. Go ahead.

**Senator Tkachuk:** Okay. After your appointment, you would have put together your team. Did you have a team that you put together for this process, for this consultation process?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Who was on it?

**Mr. Quail:** The main players in Ottawa would have been Keith Jolliffe, and that in Toronto was Chern Heed and Wayne Power. We also then had the financial advisors and the legal advisors.

**Senator Tkachuk:** Who were the financial advisors?

**Mr. Quail:** Deloitte & Touche.

**Senator Tkachuk:** And what was Deloitte & Touche's specific job?

**Mr. Quail:** From my point of view?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Quail:** In short form, were to provide us advice on the question of financeability.

**Senator Tkachuk:** There were a number of issues you said you felt at the beginning that you had to deal with. One was financeability, and the other was — you mentioned other issues. Could you relate to us what the other issues were?

**Mr. Quail:** Sure. It's really perhaps best set out, if I could, in a set of documents, and that — the documents that I believe would be helpful in that respect, Mr. Chairman, are 00268, and these were business issues, and that we set them out in some detail in that particular document. Airlines agreements are examples, existing lease and concession agreements, Paxport corporate overhead and management systems, allocation of non-airline revenue, revenue from associated commercial departments, central heating plant, central workshops, bid allocation, other conditions, concerns, traffic allocation, taxi, waste systems, duty-free licences, liquor sales, role of the local airport authority,

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Quelle politesse! Allez-y, sénateur Grafstein.

**Le sénateur Kirby:** C'est parce que John n'est pas ici aujourd'hui. Cela change tout le ton de la discussion.

**Le sénateur Stewart:** Quel John, maintenant?

**Le sénateur Kirby:** Prenez cela comme vous voulez.

**Le sénateur Stewart:** Pour le compte-rendu.

**Le sénateur Tkachuk:** Il a dit qu'il avait une question supplémentaire.

**Le sénateur Grafstein:** J'ai une autre série d questions. Je ne voulais pas présumer, monsieur le président.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce que nous levons la séance à midi?

**Le président:** Eh bien...

**Le sénateur Kirby:** Est-ce que le témoin peut revenir cet après-midi?

**Le président:** Nous devons en discuter. Allez-y.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Après votre nomination, vous avez dû former votre équipe. Avez-vous formé une équipe pour ce processus, ce processus de consultation?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui en faisait partie?

**M. Quail:** Les principaux joueurs étaient, à Ottawa, Keith Jolliffe, et à Toronto, Chern Heed et Wayne Power. Nous avions aussi à ce moment-là les conseillers financiers et juridiques.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui étaient les conseillers financiers?

**M. Quail:** Deloitte & Touche.

**Le sénateur Tkachuk:** Et quel était le travail spécifique de Deloitte & Touche?

**M. Quail:** Selon moi?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Quail:** En résumé, ils devaient nous donner des conseils sur la question de la capacité financière.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez parlé d'un certain nombre de questions que vous aviez l'impression de devoir aborder d'emblée. L'une était la capacité financière, et l'autre était... vous avez parlé d'autres questions. Pourriez-vous nous dire en quoi elles consistaient?

**M. Quail:** Bien sûr. À vrai dire, on en trouve peut-être la meilleure liste, si vous me permettez, dans un ensemble de documents, et cela... les documents qui seraient, selon moi, utiles à cet égard, monsieur le président, portent le numéro 00268... elles avaient trait aux questions d'affaires, et nous les décrivons de façon assez détaillée dans ce document précis. Les accords avec les sociétés aériennes en sont des exemples, les baux existants et les accords relatifs aux concessions, les systèmes relatifs à la gestion et aux coûts indirects de Paxport, l'affectation des recettes non liées aux sociétés aériennes, les recettes provenant de services commerciaux connexes, la centrale thermique, les ateliers cen-

[Texte]

the ERP issues, who is going to carry the responsibility for ERP, rental car companies —

**Senator Tkachuk:** What is ERP?

**Mr. Quail:** I'm sorry, environmental issues.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Mr. Quail:** And those are examples. They are set out in the document.

**Senator Tkachuk:** Right. These were outstanding issues as a result of?

**Mr. Quail:** These were issues as a result of the RFP that we needed to be clarified and understood and would be part of the final agreement.

**Senator Tkachuk:** You mentioned your team. You don't mention the deputy. Did you report to her?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Fairly regular basis?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Yes. So you were dealing with her as the associate deputy minister? Or as the head of the bargaining or head of the negotiating team?

**Mr. Quail:** On this file?

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Quail:** As the head of the negotiating team.

**Senator Tkachuk:** Were you given instructions from her at any time during this process that you would have considered political or to do something that you would not normally do in the process of your business?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Tkachuk:** Let's go to the financeability issue, that you mentioned sort of like the other issue. What resulted in the —

**Senator Grafstein:** Sorry. I just didn't get your question and his response. Just what was your question?

**Senator Tkachuk:** I asked if he had received any instructions that he would have thought would have been political or instructions that would have made him deviate from what he saw as the proper job to do from the Deputy Minister. He said no.

**Senator Grafstein:** Okay.

**Senator Tkachuk:** Did you receive them from your minister?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Tkachuk:** Did you receive them from the PCO?

**Mr. Quail:** No.

[Translation]

traux, l'attribution des soumissions, d'autres conditions, préoccupations, répartition du trafic, la circulation au sol, le système d'élimination des déchets, les permis des boutiques hors taxes, les ventes d'alcool, le rôle de l'administration aéroportuaire locale, la question du REP, de qui en assumera la responsabilité, les sociétés de location de voitures...

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'est-ce que le REP?

**M. Quail:** Désolé. Des questions environnementales.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**M. Quail:** Et ce ne sont que des exemples. Ils sont énoncés dans le document.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Pourquoi ces questions étaient-elles en suspens?

**M. Quail:** Il fallait clarifier et comprendre la DDP et intégrer ces questions à l'entente finale.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez parlé de votre équipe. Vous n'avez pas parlé de la sous-ministre. Relevez-vous d'elle?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** De façon très régulière?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. Ainsi, vous traitiez avec elle en qualité de sous-ministre délégué? Ou à titre de chef de l'équipe de négociations?

**M. Quail:** Dans ce dossier?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Quail:** À titre de chef de l'équipe de négociations.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous a-t-elle, à un moment ou à un autre durant ce processus, donné des directives que vous auriez considérées comme politiques ou vous a-t-elle ordonné de faire quelque chose que vous n'auriez pas normalement fait?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Parlons de la capacité financière, que vous avez en quelque sorte mentionnée comme étant l'autre question. Qu'est-il arrivé...

**Le sénateur Grafstein:** Désolé. Je n'ai pas compris votre question et sa réponse. Quelle était votre question, au juste?

**Le sénateur Tkachuk:** Je lui ai demandé s'il avait reçu des directives qu'il aurait considérées comme politiques ou qui l'auraient obligé à faire autre chose que ce qu'il considère comme le travail normal d'un sous-ministre. Il a répondu non.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord.

**Le sénateur Tkachuk:** Les avez-vous reçues des votre ministre?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Les avez-vous reçues du BCP?

**M. Quail:** Non.

[Text]

**Senator Tkachuk:** So you were basically given a job to do, and you were doing it as you saw fit as a professional civil servant?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Let's go to the financeability issues. These issues arose from — I'm going to be careful here. This was subject to — on the announcement of December 7, the announcement was made to accept the proposal based on them solving a number of issues, one of which was the financeability issue?

**Mr. Quail:** Proof of financeability.

**Senator Tkachuk:** Proof of financeability. So what were some of the key points that you thought that you saw around this that you wanted resolved to your satisfaction?

**Mr. Quail:** Essentially, the decision had been that Paxport were the best overall acceptable proposal. We know that. And really, from my point of view, the issue was to determine whether there had been significant changes in the opinion or requirements of potential lenders since the meetings that had been held whenever Paxport put their plan together, submitted their bid, and that there had been some considerable time passed during the time that you go and talk to everybody to get your bid ready and the bid comes in, et cetera, and we get around to now looking at proof of financeability.

**Senator Tkachuk:** The question of financeability was also tied to some of the conditions that Paxport had actually put into the initial call for proposal.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** They would be?

**Mr. Quail:** Again, allocation problem. Sharing between terminals. Those are the ones that come to mind. It's been a while since I've dealt with this.

**Senator Tkachuk:** I understand.

**Mr. Quail:** But I mean any of the ones — absolutely any of the ones that were in the documents that we were preparing to have the discussions, as I read some of the examples previously. Absolutely, we would have focused those back onto whether or not they'd have potential to impact on the question of financeability.

**Senator Tkachuk:** Revenue items?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** They were as unclear about the revenue items as — I shouldn't say "unclear". That would be a wrong word. They weren't able to have a commitment from, say, Air Canada, any more than their opposing proposal, the Claridge group, would have had been able to get commitment from Air Canada. Is that not correct?

**Mr. Quail:** That's my understanding.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Alors, fondamentalement, on vous a donné un travail à faire et vous l'avez fait de la façon qui, selon vous, convenait à un fonctionnaire?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Passons aux questions relatives à la capacité financière. Ces questions découlaient de... il me faut faire preuve de prudence ici. C'était sujet à... en ce qui concerne l'annonce du 7 décembre, on avait dit à cette date-là qu'on acceptait la proposition à condition qu'un certain nombre de problèmes soient résolus, dont l'un était la capacité financière, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Il fallait une preuve de capacité financière.

**Le sénateur Tkachuk:** Une preuve de capacité financière. Alors, quels étaient certains des points importants qui, selon vous, devaient être à ce sujet résolus à votre satisfaction?

**M. Quail:** Essentiellement, on avait décidé que la proposition de Paxport était, dans l'ensemble, la plus acceptable. Nous savons cela. Et en réalité, selon moi, il fallait déterminer s'il y avait eu des modifications importantes des exigences ou de l'opinion des prêteurs potentiels depuis les réunions qui avaient été tenues lorsque Paxport a établi son plan, soumis sa proposition, et s'il s'était écoulé une très longue période entre le moment où on avait dit à tous de préparer leurs soumissions et le moment où celles-ci avaient été présentées et ainsi de suite, après quoi nous avions étudié la preuve de la capacité financière.

**Le sénateur Tkachuk:** La question de la capacité financière était également liée à certaines des conditions que Paxport avaient bel et bien mises dans la demande de propositions initiale.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est-à-dire?

**M. Quail:** Encore une fois, un problème d'affectation. Le partage entre les aéroports. C'est celles-là qui viennent à l'esprit. Il y a un moment que je me suis occupé de la question.

**Le sénateur Tkachuk:** Je comprends.

**M. Quail:** Mais chacun, absolument chacun de ceux qui sont dans le document que nous préparions pour les discussions... dont je vous ai lu quelques exemples plus tôt. De façon absolue, nous nous sommes attachés à déterminer s'ils pouvaient avoir des répercussions sur la question de la capacité financière.

**Le sénateur Tkachuk:** Des points reliés aux recettes?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Ils n'étaient pas plus clairs quant à la question des recettes... je ne devrais pas dire «pas plus clair». Ce n'est pas la bonne façon de le dire. Ils n'étaient pas plus capables d'obtenir un engagement de, disons, Air Canada, que d'autres sociétés qui avaient présenté une proposition, le groupe Claridge. N'est-ce pas?

**M. Quail:** C'est ce que j'ai cru comprendre.



[Texte]

**Senator Tkachuk:** During this time period that you were involved till your appointment as deputy minister, was Chern Heed always on your group? Was he with your group?

**Mr. Quail:** Yes. Any time we met in Toronto, he would be there, or he'd try to be there, depending on his schedule. Certainly Wayne Power was, and he worked — Wayne Power worked for him.

**Senator Tkachuk:** As far as the question of what happened between Paxport and what happened between the Claridge group, that's something that they would have knowledge on and they were discussing. We'll have opportunity to talk about that when they get here. You were more concerned what the ramifications would be to the contract itself.

**Mr. Quail:** That's right. I was concerned from the point of view that (a), they hadn't concluded anything at this point, and that I wanted to be clear as we went forward in our discussions on the Paxport proposal and on the proof of financeability that we were dealing with the Paxport proposal.

**Senator Tkachuk:** So when you set a benchmark for what you were negotiating on, you were negotiating on Paxport, which was the winning proposal with certain conditions that the minister outlined on December 7.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** To deviate from that would have caused you a problem?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** So the major focus of your group was to maintain the Paxport proposal to the end of the agreements.

**Mr. Quail:** To the end of the agreements?

**Senator Tkachuk:** To the actual signing, if you had been there. I mean, at the time in January, you didn't know you were going to be appointed as deputy minister. I assume you didn't.

**Mr. Quail:** Correct.

**Senator Tkachuk:** So that was sort of your goal?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** You'd have consulted with your other people in your group as to the ramifications of what the two other groups were planning to do, i.e., Mergeco?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** And there is a document 00268, which was a memo from Chern Heed dated January 20, 1993 which deals with the concerns about Mergeco and the RFP, and Mr. Heed addresses this memo to you, Mr. Quail. Did you ask him to write this memo, or was this something he did as a result of a meeting, or —

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Durant cette période où vous avez participé à la question jusqu'à votre nomination comme sous-ministre, Chern Heed faisait-il toujours partie de votre groupe? Était-il avec votre groupe?

**M. Quail:** Oui. Toutes les fois où nous nous réunissions à Toronto, il était là ou il tentait d'y être, si son horaire le permettait. Wayne Power y était tout le temps, et il travaillait... Wayne Power travaillait pour lui.

**Le sénateur Tkachuk:** En ce qui touche ce qui s'est passé entre Paxport et le groupe Claridge, il s'agissait de quelque chose qu'ils connaissaient et dont ils discutaient. Nous aurons l'occasion de leur en parler lorsqu'ils viendront témoigner. Vous vous préoccupez davantage des ramifications du contrat proprement dit.

**M. Quail:** C'est exact. Je me préoccupais du fait que rien n'était encore conclu, et je voulais être bien sûr, à mesure qu'avançaient nos discussions sur la proposition de Paxport et la preuve de capacité financière, que nous avions bel et bien affaire à la proposition de Paxport.

**Le sénateur Tkachuk:** Alors, quand vous avez voulu bien établir sur quoi portaient les négociations, les négociations concernaient Paxport, qui avait présenté la proposition gagnante, sous réserve de certaines conditions décrites par le ministre le 7 décembre.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous auriez eu des problèmes si vous vous en étiez écarté?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, votre groupe était préoccupé au premier chef de mener la proposition de Paxport jusqu'à la fin des ententes.

**M. Quail:** Jusqu'à la fin des ententes?

**Le sénateur Tkachuk:** Jusqu'à leur signature, si vous aviez été là. Ce que je veux dire, c'est que vous ne pouviez savoir en janvier que vous seriez nommé sous-ministre. Je présume que vous ne le saviez pas.

**M. Quail:** Vous avez raison.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, c'était en quelque sorte votre objectif?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez consulté d'autres personnes de votre groupe quant aux ramifications de ce que les autres groupes planifiaient, par exemple Mergeco?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Et il y a un document, le n° 00268, qui consiste en une note de service de Chern Heed datée du 20 janvier 1993, qui parle des préoccupations concernant Mergeco et la DDP, et M. Heed vous l'avait adressée, monsieur Quail. Lui avez-vous demandé d'écrire cette note de service, ou l'a-t-il fait à la suite d'une réunion, ou...

[Text]

**Mr. Quail:** If you look back on the documents that I believe were circulated under the questions raised by Senator Kirby, the one with a little "A" on the right-hand side, if you go to the second page, you will see that on — that there was discussions, and that Chern Heed had been involved and was aware of the 18th of 1, 93, meeting with Paxport and Claridge. Therefore, it was Chern Heed's letter to me. I didn't ask him for it.

**Senator Grafstein:** Just reference the document.

**Senator Tkachuk:** There it is. Do you want me to repeat that, Senator Grafstein, as to what document that was? It was document 00268, January 20, 1993.

**Senator Grafstein:** I have a copy.

**Senator Tkachuk:** From Mr. Heed to Mr. Quail. So he just did this as what he thought as the airport manager or as a member of the team would have thought about what was happening with the Mergeco proposal and how it affected your negotiations?

**Mr. Quail:** That would be somebody that's part of the group that wants to make something — get his views onto the table.

**Senator Tkachuk:** If you go to paragraph 1 —

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** And I think what I'll do is maybe I'll — I can read parts of it, but I don't want to put anything out of context here.

Unless or until we see some evidence to the contrary, we view the proposed arrangement as simply a corporate restructuring ...

When he uses the word "we", what did he mean?

**Mr. Quail:** I don't know.

**Senator Tkachuk:** Who is he talking about, "we", or is that just what bureaucrats normally do, is use "we" rather than "I"? Is it "we"? Was he talking about his team at the airport?

**Mr. Quail:** I would anticipate that that is what he was talking about. He and Wayne Power and the group had discussed it, and this was their view. That's the way I read it. I never asked him what he meant by "we".

**Senator Tkachuk:**

... a corporate restructuring to create a new (and stronger) entity committed to pursuing the Government's acceptance and subsequent implementation of the Paxport proposal. We see no reason why the merger would create any new or unique circumstances not contemplated by the Government in its previous approvals or by the Request for Proposals.

Do you agree with that, the point of view that he tried to reiterate to you in that memo?

**Mr. Quail:** I did not — at that point, I did not disagree with it.

[Traduction]

**M. Quail:** Si vous réexaminez les documents distribués, je crois, lorsque le sénateur Kirby posait des questions, celui qui porte une petite «A» du côté droit, vous verrez, à la page 2... on y mentionne qu'il y avait des discussions et que Chern Heed y avait participé et savait que le 18 janvier 1993, il y avait une réunion de Paxport et Claridge. Par conséquent, c'est bel et bien Chern Heed qui m'a écrit. Je ne lui ai pas demandé de le faire.

**Le sénateur Grafstein:** Quelle est la référence du document?

**Le sénateur Tkachuk:** Le voici. Voulez-vous, sénateur Grafstein, que je vous répète le numéro du document? C'était le document 00268, le 20 janvier 1993.

**Le sénateur Grafstein:** J'en ai une copie.

**Le sénateur Tkachuk:** De M. Heed à M. Quail. Ainsi, il n'a fait cela que parce qu'il voulait présenter la perception que le directeur de l'aéroport ou un membre de l'équipe aurait eue de la proposition de Mergeco et de la façon dont elle influait sur les négociations?

**M. Quail:** Il s'agirait de quelqu'un qui fait partie du groupe et qui veut faire quelque chose... qui veut mettre ses opinions sur la table.

**Le sénateur Tkachuk:** Si vous allez au paragraphe 1...

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Voici ce que je pense que je vais faire. Peut-être... je peux en lire des parties, mais je ne veux pas que les choses soient mentionnées hors contexte.

Sauf preuve du contraire, nous considérons que l'entente proposée constitue simplement une restructuration générale [...]

Qu'entend-il par «nous»?

**M. Quail:** Je ne sais pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Désigne-t-il quelqu'un par ce «nous» ou les bureaucrates utilisent-ils absolument le «nous» plutôt que le «je»? Parle-t-il de «nous»? Parlait-il de son équipe à l'aéroport?

**M. Quail:** Je pense que c'est de cela qu'il voulait parler. Lui-même, Wayne Power et le groupe en avaient discuté, c'était leur opinion. C'est comme ça que je l'interprète. Je ne lui ai jamais demandé qui il désignait par «nous».

**Le sénateur Tkachuk:**

[...] une restructuration générale pour créer une entité nouvelle (et plus forte) entité engagée à obtenir l'acceptation du gouvernement et la mise en oeuvre subséquente de la proposition de Paxport. Nous ne voyons aucune raison pour laquelle la fusion entraînerait des conséquences nouvelles ou uniques, qui n'avaient pas été envisagées par le gouvernement lorsqu'il avait donné ses approbations précédentes ou qui ne figuraient pas dans la demande de propositions.

Êtes-vous d'accord avec cela, avec le point de vue qu'il essaie de vous répéter dans cette note de service?

**M. Quail:** Je n'ai pas... à ce moment-là, je n'étais pas en désaccord avec lui.

[Texte]

**Senator Tkachuk:** At any time, did you disagree with it?

**Mr. Quail:** Not during the period of time that I was the chief negotiator, no.

**Senator Tkachuk:** Okay. It seems to me — I'm not going to try to read anything into the memo itself, but I'm going to repeat this thing again and again, just so that it's clear to the inquiry and to the committee: That the question of the merger, as far as the negotiating team was concerned, the important thing to your group was that they would be following the Paxport proposal in its negotiations and not the Claridge one.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** And did you receive assurances of that at the January 14 meeting? Was that part of the covenants you were talking about? Did they say they wished to deviate from it, or they would try and negotiate? I would have thought they would be trying to negotiate.

**Mr. Quail:** I wouldn't categorize the January 18 meeting as negotiations. The January 18 meeting was information. They came to tell us what was taking place, what had happened, and on the 14th they'd come to an understanding, and they tabled a document that says, "This is our understanding." I did not label it as a negotiating meeting.

**Senator Tkachuk:** And in reality, that's what Paxport was bringing to the table, was it not? To the merger?

**Mr. Quail:** Pardon me?

**Senator Tkachuk:** In reality, that's what Paxport was bringing to the table in the merger, was their proposal.

**Mr. Quail:** I don't — I'm not sure I understand what you're asking me.

**Senator Tkachuk:** Well, they obviously are merging for a reason.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** They're both bringing something to the table?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Tkachuk:** If they don't bring the RFP to the table, what do they bring?

**Mr. Quail:** If you look at the January 14 letter, they talk in it that they were the — they had different words, but they had won the best overall proposal, and that's what they were bringing to the table. If that's the question, the answer is yes.

**Senator Tkachuk:** Yes. In paragraph 5 in that same memo — paragraph 4 is eliminated here, but if we go to paragraph 5:

There should be no conflict with the RFP process. That process has proceeded to the stage that the best proposal has been identified and the Government has announced its intention to attempt to negotiate an agreement with the

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** L'avez-vous été à un moment ou à un autre?

**M. Quail:** Pas durant la période où j'étais négociateur en chef.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord. Il me semble... je ne vous lirai rien de ce qui est contenu dans la note de service proprement dite, mais je vous répéterai ceci encore et encore, pour que cela ressorte bien dans l'enquête et que le comité soit au courant: la question de la fusion, en ce qui touche l'équipe de négociation... votre groupe tenait d'abord et avant tout à faire porter les négociations sur la proposition de Paxport et pas sur celle de Claridge.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous a-t-on donné des garanties à ce sujet à la réunion du 14 janvier? Cela faisait-il partie des ententes dont vous parliez? Ont-ils dit qu'ils souhaitaient s'en écarter, ou voulaient-ils négocier? J'aurais pensé qu'ils voulaient négocier.

**M. Quail:** Je ne dirais pas que la réunion du 18 janvier en était une de négociation. Elle en était plutôt une d'information. Ils sont venus nous dire ce qui se passait, ce qui s'était produit, et ils en étaient venus à une entente le 14 et avaient déposé un document qui disait: «Voilà notre entente.» Je ne l'ai pas cataloguée comme une séance de négociation.

**Le sénateur Tkachuk:** Et, en réalité, c'est ce que Paxport amenait à la table, n'est-ce pas? À la fusion?

**M. Quail:** Pardon?

**Le sénateur Tkachuk:** En réalité, c'est ce que Paxport amenait à la table pour la fusion, sa proposition.

**M. Quail:** Je n'ai pas... je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que vous me demandez.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, ils fusionnaient manifestement pour quelque chose.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Les deux amenaient quelque chose à la table, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** S'ils ne mènent pas la DDP à la table, alors qu'amènent-ils?

**M. Quail:** Si vous regardez la lettre du 14 janvier, vous verrez qu'ils y parlent de... leurs termes étaient différents, mais ils avaient présenté une proposition qui avait été reconnue comme la meilleure dans l'ensemble, et c'est cela qui les amenait à la table. Si c'est cela la question, alors la réponse est oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui. Au paragraphe 5 de la même note de service... le paragraphe 4 en a été éliminé, mais allons au paragraphe 5:

Le processus de DDP ne devrait pas poser de problèmes. Ce processus en est rendu à l'étape où la meilleure proposition a été cernée et le gouvernement a annoncé son intention de tenter de négocier une entente avec le promoteur



*[Text]*

proponent of that proposal. The fact that the selected proponent is selling 50% of its rights as "the proponent with the best overall acceptable proposal" (whatever those rights may be) is not seen as a violation of the process; unless there is some evidence that there was collusion earlier in the proposal process and we have no reason to suspect there was.

Did you ever have reason to suspect there was?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Tkachuk:** Did any of your team indicate to you that they ever had reason to suspect there was?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Tkachuk:** Have you heard anything since that would give you any reason to suspect there was?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Tkachuk:** And then if we go to the last paragraph on that same memo, page 2:

For the present, we see no significant obstacle to the merger but recommend that the Department maintain the position that it is interested in pursuing implementation of the Paxport proposal subject only to changes to resolve the concerns of the Government. While Paxport may request substantive changes pursuant to their discussions with the airlines, lenders and/or new partner, it is difficult to anticipate what those changes will be and how the Department should respond. It will be necessary to wait and see what develops.

Did you agree with the first part of that paragraph? Because the last part is just sort of subjective stuff, so.

**Mr. Quail:** That's essentially consistent with the way we were going, yes.

**Senator Tkachuk:** I am done, chairman. Thank you very much.

**Senator LeBreton:** It's twelve o'clock. Are we breaking?

**Senator Grafstein:** I'm prepared, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You're prepared to question. The vice chairman and I have agreed, if Mr. Quail is also agreeable, to going to 12:30 and then breaking and extending the lunch hour to begin at two o'clock. Is that agreeable to all?

**Senator Kirby:** For colleagues, we decided to finish with this witness and then take a break, rather than call the witness back and then begin with another witness.

**The Chairman:** That helps. It keeps us on track.

**Senator Tkachuk:** That is assuming that Senator Grafstein will be 20 minutes.

**The Chairman:** Senator Grafstein is always very cryptic.

*[Traduction]*

de cette proposition. Le fait que le promoteur choisi vende 50 p. 100 de ses droits en tant que «promoteur dont la proposition globale est la plus acceptable» (quels que soient ces droits) n'est pas considéré comme une infraction au processus, sauf si on peut prouver qu'il y a eu collusion plus tôt dans le processus de proposition, et nous n'avons aucune raison de le faire.

Aviez-vous déjà eu une raison de le faire?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Des membres de votre équipe vous ont-ils déjà mentionné qu'ils avaient des motifs de soupçonner que ce soit le cas?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous entendu depuis quelque chose qui vous donnerait des motifs de soupçonner que cela a été le cas?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Allons maintenant au dernier paragraphe de la même note de service, à la page 2:

Pour l'heure, nous ne voyons aucun obstacle important à cette fusion, mais nous recommandons que le ministère maintienne la position selon laquelle il est intéressé à mettre en place la proposition de Paxport sous réserve uniquement des modifications qui permettront de remédier aux préoccupations du gouvernement. Même si Paxport peut demander des modifications importantes après ses discussions avec les sociétés aériennes, les prêteurs et (ou) de nouveaux partenaires, il est difficile de savoir en quoi ces modifications consisteront et de quelle façon le ministère devrait réagir. Il faudra adopter une position d'attente.

Étiez-vous d'accord avec la première partie de ce paragraphe? Parce que la dernière partie est pour ainsi dire subjective.

**M. Quail:** Essentiellement, cela est conforme avec la façon dont les choses se passaient, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai terminé, monsieur le président. Merci beaucoup.

**Le sénateur LeBreton:** Il est midi. Prenons-nous une pause?

**Le sénateur Grafstein:** Je suis prêt, monsieur le président.

**Le président:** Vous êtes prêt à poser vos questions. Le vice-président et moi-même avons convenu, si M. Quail accepte, de poursuivre jusqu'à 12 h 30, de prendre ensuite une pause et de retarder l'heure du lunch à 14 h. Tout le monde est-il d'accord?

**Le sénateur Kirby:** Mes collègues et moi avons décidé de finir d'interroger les témoins et de prendre une pause plutôt que de rappeler le témoin puis de passer ensuite à un autre témoin.

**Le président:** C'est utile. Ça nous aide pour le suivi.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela présume que le sénateur Grafstein ne prendra pas plus de 20 minutes.

**Le président:** Le sénateur Grafstein est toujours très énigmatique.

[Texte]

**Senator Kirby:** If he spills over, there is nothing magical about 12:30.

**Senator Grafstein:** I am amazed at this overnight new-found confidence in my ability to be brief. Thank you so much. Thank you, witness.

You have been following, I assume, the testimony of the last few days, Mr. Quail, and obviously you were put in a very I guess difficult position, having been brought into a matter and then subsequently being assigned. You were here for a short but very pungent period of this particular process.

I guess the first general question I'd like to ask you is, was this usual? Was this process, based on your experience in other contracts and processes of this nature, usual in terms of the time frame allotted by the department? You weren't responsible for the time frame, but just looking at it, either then or in retrospect?

**Mr. Quail:** Are we talking about the 90 days?

**Senator Grafstein:** Yeah. And the lack of expression of interest and the apparent urgency to complete this matter.

**Mr. Quail:** Couple points. One, I don't find it unusual that there was a chief negotiator appointed, and that the senior executive in the program part of the department had the responsibility to carry on with his other duties. I don't find that unusual.

With respect to the 90 days, that decision was taken that we would proceed with the 90 days by the minister, and that there had — that had been preceded by a lot of discussions. Some of it — I listened to Mr. Simke just before — as to 90 days, yes or no, et cetera. The minister made the decision we'd proceed with 90 days, and at the same time I believe he also indicated that they would be prepared to consider an extension.

**Senator Grafstein:** Okay. But did it appear to you to be rather short? You weren't part of the decision, but are you able to tell us whether or not you felt it was a short period of time or not?

**Mr. Quail:** I would agree that it's tight.

**Senator Grafstein:** Okay. Just this level of questions, just a clean-up question from Senator Tkachuk, and that is that conversations that you would have had during the period of time, I'll just ask you a series of questions. Did you receive any directions in writing from the deputy minister?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Grafstein:** Or the clerk?

**Mr. Quail:** No.

**Senator Grafstein:** Privy Council or senior officials on this file?

**Mr. Quail:** No.

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** S'il souhaite prendre plus de temps, on peut toujours repousser l'échéance de 12 h 30.

**Le sénateur Grafstein:** Cette toute nouvelle confiance en ma capacité d'être bref me stupéfie. Merci beaucoup. Merci témoin.

Je présume que vous avez suivi les témoignages des derniers jours, monsieur Quail, et vous avez été manifestement placé dans une position que j'imagine très difficile, pour avoir été appelé à participer à une affaire et avoir été par la suite nommé à un nouveau poste. Vous avez été présenté durant la période très brève mais critique de ce processus.

Je pense que la première question d'ordre général que j'aimerais vous poser est celle-ci: cela était-il habituel? Selon l'expérience que vous avez eue d'autres contrats et processus de cette nature, s'agissait-il d'une procédure habituelle en ce qui touche le délai alloué par le ministère? Vous n'étiez pas responsable de ce délai, mais à ce moment-là ou maintenant, pensiez-vous que c'était le cas?

**M. Quail:** Parlez-vous des 90 jours?

**Le sénateur Grafstein:** Oui. De l'absence de manifestation d'intérêt et de l'urgence qu'il y avait tout à coup de vouloir régler l'affaire.

**M. Quail:** Deux choses. Tout d'abord, je ne trouve pas inhabituel qu'un négociateur en chef ait été nommé et que le cadre supérieur de la partie «programme» du ministère ait eu la responsabilité de s'acquitter en même temps de ses autres tâches. Je ne trouve pas cela inhabituel.

En ce qui touche la période des 90 jours, cette décision avait été prise par le ministre, et cela avait été précédé par beaucoup de discussions. Une partie de ces discussions... j'ai écouté M. Simke, juste auparavant... concernait le fait qu'un délai de 90 jours soit acceptable, et cetera. Le ministre a décidé que nous devons prendre 90 jours, et je crois qu'il a indiqué en même temps qu'il serait prêt à envisager de prolonger ce délai.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. Mais ce délai vous semblait-il court? Vous n'avez pas pris part à la décision, mais pouvez-vous nous dire si, à votre avis, ce délai était court?

**M. Quail:** Je dirais qu'il était serré.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. Seulement des questions de cet ordre, seulement une question pour préciser une question du sénateur Tkachuk, et cela concerne les conversations que vous avez eues durant cette période. Je vais vous poser une série de questions. Avez-vous reçu des directives écrites de la sous-ministre?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Ou du greffier?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Du conseil privé ou de hauts fonctionnaires agissant dans ce dossier?

**M. Quail:** Non.

[Text]

**Senator Grafstein:** Did you have any written or verbal communication with them?

**Mr. Quail:** As I mentioned earlier, I had spoken, and I don't know how often, but to Bill Rowat at PCO.

**Senator Grafstein:** I see. So your contact during this process was with your deputy and with Mr. Rowat?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Grafstein:** And was it with anybody else at PCO?

**Mr. Quail:** Not to my recollection, no.

**Senator Grafstein:** If there is any, we understand that you kept with your observation, rather extensive notes.

**Mr. Quail:** If I could just clarify that, what I did do was I debriefed Mr. Jolliffe regularly after any telephone calls, and he put the notes to file.

**Senator Grafstein:** I see. These were not your notes, then?

**Mr. Quail:** No. They were a debrief of a telephone call from me to him.

**Senator Grafstein:** All right. Well, so that you'll let us know if, on subsequent review, there has been any notes or memoranda or notes of conversations that you've had with senior officials? When I say senior officials, during this process, I'm saying —

**Mr. Quail:** In getting ready for the appearance before the committee today, I've done the best I can, and I have no recollection.

**Senator Grafstein:** Fine. So there are none other than what we see and what we've heard?

**Mr. Quail:** Yes. When I left the department, I sent all my notes over to Mr. Jolliffe.

**Senator Grafstein:** Okay. Could you just, just because it's difficult to read or understand, read the document? It's called "Paxport/Claridge Deal", 18/1/93. It's titled at the top, Box 313, then III, and then at the bottom 00837. You previously referred to this. I'm trying to read it, and I'm having difficulty reading it all, but there some questions I have. It may very well be that when you read it, I won't have any questions. So could you just — it's not very long.

**Mr. Chairman,** it might be interesting if it could be read into the record, just because it's difficult to read. I think it's rather important.

So lay aside who the people are. I think that's all pretty clear. And there is a note on the side that says, "8:00 a.m. today face to face". That I assume means that all the people noted there were at a meeting at 8:00 a.m.

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Grafstein:** On January 18?

**Mr. Quail:** Yes.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Avez-vous eu des communications écrites ou orales avec eux?

**M. Quail:** Comme je l'ai dit plus tôt, j'avais parlé à Bill Rowat, au BCP, mais je ne sais pas combien de fois.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois. Ainsi, vos contacts au cours de ce processus étaient votre sous-ministre et M. Rowat?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Y avait-il quelqu'un d'autre au BCP?

**M. Quail:** Pas que je me souviens.

**Le sénateur Grafstein:** S'il y en a eu, nous comprenons que, d'après ce que j'ai pu voir, vous en avez gardé un relevé complet.

**M. Quail:** Permettez-moi de préciser une chose: j'ai renseigné régulièrement M. Jolliffe après chaque appel téléphonique, et il a versé les notes au dossier.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois. Ainsi, ce n'étaient pas vos notes?

**M. Quail:** Non. C'était le compte rendu d'un appel téléphonique que je lui avais fait.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. Eh bien, vous nous laisserez savoir si, à bien y réfléchir, il y avait eu des notes, des notes de service ou des relevés de conversations avec des hauts fonctionnaires. Lorsque je parle de hauts fonctionnaires, durant ce processus, je fais allusion...

**M. Quail:** Lorsque je me suis préparé à comparaître devant le comité aujourd'hui, j'ai fait du mieux que j'ai pu et je n'ai pas le souvenir que cela soit arrivé.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Ainsi, il n'y a rien d'autre que ce que nous avons vu et entendu?

**M. Quail:** Oui. Lorsque j'ai quitté le ministère, j'ai envoyé toutes mes notes à M. Jolliffe.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. Pourriez-vous, simplement parce qu'il est difficile à lire ou à comprendre, nous faire lecture du document? Il est intitulé «Entente Paxport/Claridge», 18 janvier 1993. Le titre est dans la partie supérieure, case 313, puis III, puis au bas, 00837. Vous y avez déjà fait allusion. J'essaie de le lire, et j'ai de la difficulté à tout le lire, mais il suscite chez moi des questions. Peut-être que lorsque vous le lirez, vous n'aurez pas de questions. Alors auriez-vous l'obligeance... ce n'est pas très long.

Monsieur le président, cela pourrait être intéressant de le lire pour le compte rendu, simplement parce qu'il est difficile à lire. Je crois que c'est très important.

Ne nous dites pas de qui il s'agit. Je crois que c'est très clair. Et il y a une note sur le côté qui dit: «rencontre en personne à 8 h aujourd'hui». Cela signifie, je présume, que toutes les personnes ont noté qu'il y avait une réunion à 8 h.

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Le 18 janvier?

**M. Quail:** Oui.



[Texte]

**Senator Grafstein:** Okay. Working pretty early for the government. I commend you on that, Mr. Quail.

Now, just read us the rest of those notes, if you could.

**Mr. Quail:** I'll do my best to read the notes to you, because there are some of them I can't understand.

**Senator Kirby:** Okay. Welcome to the club.

**Mr. Quail:** The first one after you get through with who was at the meeting, is that the issues, and then I don't know what the next word is, and "What is the proposal?" Then you got, "T3LPCO Invest Inc., 50/50 basis, need Lockheed agreement." If you look at the January 14 letter, that makes sense.

**Senator Grafstein:** Right.

**Mr. Quail:** "New structure, T3 lend 80 million to Paxport. Exchange for 50 per cent of T1T2 deal. Lockheed" something "all three terminals." "Operate all three terminals. Paxport overall" — I don't know — "management of T1/T2/T3. No Lockheed agreement yet. Q" — which would refer to me — "are they on the right track?" I can't read the next one. "Deals with shareholders." One of the words is "shareholders". I assume that that —

**Senator Grafstein:** Would that be "lender"? Am I reading something to lenders approvals — shareholders?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Grafstein:** Would that be fair?

**Mr. Quail:** Yes. And I think that refers back to a subsequent discussion that I had previously that you had to get the shareholders — you had to get the lenders' agreement.

Maybe if I could, I'd say it's, "Subject to lenders' approval and shareholders." I think that's what it says. "Subject to lenders' approvals and shareholders."

**Senator Tkachuk:** On a point of order, are we going to read this whole thing into the record?

**Senator Grafstein:** Just this one memorandum. It's very short. It's just I think it's a crucial one, and I don't want to misinterpret what was said or what took place at that meeting.

**Senator Tkachuk:** You didn't write it either, did you?

**Mr. Quail:** No, I did not. It's a debrief from the discussion that I had with Keith Jolliffe.

**Senator Tkachuk:** So it's a third party thing that we're having one of the witnesses read.

**Senator Grafstein:** No, it's this witness's conversation with a notetaker, and I'm just trying to get his view, based on these notes, of what he might have said at that particular time.

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** D'accord. Au gouvernement, cela est très tôt pour commencer à travailler. Je vous félicite à ce sujet, monsieur Quail.

Maintenant, veuillez nous lire le reste de ces notes, si vous le voulez bien.

**M. Quail:** Je ferai de mon mieux pour vous les lire, parce qu'il y en a quelques-unes que je ne comprends pas.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Vous n'êtes pas le seul.

**M. Quail:** La première chose qu'on peut lire, c'est qui assistait à la réunion, puis la question débattue, puis je ne comprends pas le mot suivant, et puis: «Quelle est la proposition?» Ensuite, on a: «T3LPCO Invest Inc., formule de 50/50, doit obtenir l'entente de Lockheed». Si l'on pense à la lettre du 14 janvier, c'est logique.

**Le sénateur Grafstein:** Exact.

**M. Quail:** «Nouvelle structure, T3 prête 80 millions à Paxport. Échange de 50 p. 100 sur le contrat T1T2. Lockheed» quelque chose «l'ensemble des trois aéroports.» «Exploiter les trois aéroports. Gestion... je ne sais pas... globale de Paxport sur T1/T2/T3. Aucune entente avec Lockheed à ce jour. Q... cela me désigne, sont-ils sur la bonne piste?» Je ne peux pas lire la phrase suivante. «Entente avec les actionnaires.» L'un des mots est «actionnaires». Je présume que cela...

**Le sénateur Grafstein:** Serait-ce «prêteur»? Je lis quelque chose à propos des approbations des prêteurs... les actionnaires?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Cela serait-il raisonnable?

**M. Quail:** Oui. Et je pense que cela fait allusion à une autre discussion que j'ai eue auparavant selon laquelle il fallait obtenir l'accord des actionnaires... où il fallait obtenir l'accord des prêteurs.

Si vous me permettez, je dirais: «sous réserve de l'approbation des prêteurs et des actionnaires.» Je pense que c'est cela qui est écrit. «Sous réserve de l'approbation des prêteurs et des actionnaires.»

**Le sénateur Tkachuk:** J'en appelle au règlement: allons-nous lire tout ce passage aux fins du compte rendu?

**Le sénateur Grafstein:** Seulement cette note de service. Elle est très brève. Simplement, je crois qu'elle est cruciale et je ne veux pas donner une mauvaise interprétation de ce qui s'est dit ou de ce qui a eu lieu à cette réunion.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous ne l'avez pas écrite non plus, n'est-ce pas?

**M. Quail:** Non. C'est un compte rendu de la discussion que j'ai eue avec Keith Jolliffe.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, il s'agit d'une chose rédigée par des tiers que nous faisons lire par un des témoins.

**Le sénateur Grafstein:** Non, c'est une conversation du témoin avec quelqu'un qui prenait des notes, et j'essaie simplement d'obtenir son opinion, en fonction de ces notes, sur ce qu'il pourrait avoir dit à un moment particulier.

[Text]

**Senator Tkachuk:** Is this your conversation, or is this the team's conversation?

**Mr. Quail:** This is my conversation with Keith.

**Senator Tkachuk:** I'm just asking the question. This is odd stuff to be reading into the record.

**Senator Grafstein:** It's not odd stuff. It's his conversation with a notetaker. He said that. We just want him to give to us —

**Senator LeBreton:** It makes sense if you read it right.

**The Chairman:** Read on, Mr. Quail.

**Mr. Quail:** "Coughlin, protection of all shareholders, (press release)." I don't have any recollection what press release means, but protection of all shareholders. The next one is the DM — that would be something referencing Madam Labelle, "Finance? Once" — I can't read it. I'm sorry. Can you help? I can't read it. My guess would be that that says that once you've got your act together, then we could look at the question of financing.

**Senator Grafstein:** Would it be Matthews marriage first, then finance?

**Mr. Quail:** Yes, that's a good — agreed.

**Senator Grafstein:** I'm just —

**Mr. Quail:** Agreed.

**Senator Grafstein:** Okay.

**Senator Tkachuk:** Is this trading interpretations here? Go ahead.

**Senator Grafstein:** You can help him, senator. I want to get it on the record, as best we can.

**Mr. Quail:** That would make sense too.

**Senator Grafstein:** Fine. Then it's, "But" something "other problems?" Is that right? "What about other problems?"

**Mr. Quail:** Yes. I can't make it out. I don't know what that means.

**Senator Grafstein:** Neither do I. Okay. But what about other problems?

**Mr. Quail:** But what about other problems.

**Senator LeBreton:** As an old secretary, I don't think that look likes "other" to me.

**Senator Grafstein:** Give us your best guess.

**Senator LeBreton:** I can't even guess, but it doesn't look like "other" to me.

**Senator Grafstein:** But what about other problems. Okay. Fine. Next, Matthews?

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce votre conversation, ou est-ce celle de l'équipe?

**M. Quail:** Il s'agit de ma conversation avec Keith.

**Le sénateur Tkachuk:** Je pose simplement la question. C'est du drôle de matériel à lire aux fins du compte rendu.

**Le sénateur Grafstein:** Ce n'est pas du drôle de matériel. Il s'agit de sa conversation avec quelqu'un qui prenait des notes. Ce sont des choses qu'il a dites. Nous voulons simplement qu'il nous donne...

**Le sénateur LeBreton:** C'est logique si c'est bien lu.

**Le président:** Continuez à lire, Monsieur Quail.

**M. Quail:** «Coughlin, protection de tous les actionnaires (communiqué de presse).» Je ne me souviens pas de ce qu'on voulait dire par «communiqué de presse»,... mais la protection de tous les intervenants. La prochaine phrase concerne la sous-ministre... c'est quelque chose qui a trait à Mme Labelle: «Finances? Une fois»... je ne peux pas lire. Je suis désolé. Pouvez-vous m'aider? Je n'arrive pas à lire. Je dirais que c'est écrit qu'une fois que vous avez pris toutes les dispositions voulues, nous pourrions étudier la question du financement.

**Le sénateur Grafstein:** Serait-ce d'abord «union avec Matthews», puis «finances»?

**M. Quail:** Oui c'est une bonne... je suis d'accord.

**Le sénateur Grafstein:** Je...

**M. Quail:** D'accord.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord.

**Le sénateur Tkachuk:** Êtes-vous en train d'échanger des interprétations? Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Vous pouvez l'aider, sénateur. Je voudrais inscrire tout cela au compte rendu, du mieux que nous le pouvons.

**M. Quail:** Cela serait logique aussi.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Ensuite, on lit: «Mais» quelque chose «d'autres problèmes?» Est-ce exact? «Mais qu'en est-il des autres problèmes?»

**M. Quail:** Oui. Je ne peux déchiffrer cela. Je ne sais pas ce que ça veut dire.

**Le sénateur Grafstein:** Moi non plus. D'accord. «Mais qu'en est-il des autres problèmes?»

**M. Quail:** Mais qu'en est-il des autres problèmes?

**Le sénateur LeBreton:** J'ai déjà été secrétaire, et je puis vous dire que cela ne ressemble pas au mot «autres».

**Le sénateur Grafstein:** Donnez-nous votre meilleure interprétation.

**Le sénateur LeBreton:** Je ne peux même pas vous en donner une, mais à mes yeux, cela ne ressemble pas au mot «autres».

**Le sénateur Grafstein:** Mais qu'en est-il des autres problèmes. D'accord. Très bien. Ensuite, Matthews?

[Texte]

**Mr. Quail:** Next, "Matthews has been at this about one month. (One week after the announcement.)" I think that's an editorial by the author. "Confidentiality? Need to talk, Paxport with board today, Claridge board Wednesday. Issues concerns" something "legal, contractual, authorities, viewpoint, and other operational viewpoints."

**Senator Grafstein:** All right. Next page?

**Mr. Quail:** Next page, "Meet RQ this p.m." That's me. That means we would have a meeting that afternoon, and you can see that from subsequent discussions. "DM within couple of days. What is the final deal? We don't know. The" something "two proposals? Still on Paxport proposal? Is deal wide open? Is process shot to pieces?" Those are questions that we were now asking ourselves. Further of the view — "future of the airport, discussions on runways, interest of the airport, remain international airport."

The last two parts, I don't have any idea. I think that was something else.

**Senator Grafstein:** All right. Thank you, Mr. Quail. Now, Mr. Chairman, I would like to proceed on that and see if I can tie some of this together in my own mind.

Will you agree or not, Mr. Quail, that this was rather unusual, to have an acceptable bidder within days of the acceptance merge with the losing bidder for the first process, for the first round? Is that unusual?

**Mr. Quail:** That is in the eye of beholder. If you're asking whether —

**Senator Grafstein:** I'm talking about you, from your experience as a public servant. You've seen these bidding processes before. Is that usual?

**Mr. Quail:** I haven't seen many bid processes of this complexity before.

**Senator Grafstein:** We all accept that.

**Mr. Quail:** Okay. So having said that, that —

**Senator Grafstein:** It was unique.

**Mr. Quail:** Unique is fine. That I was surprised that they were in on January 18 with this proposal, if that's the question, yes.

**Senator Grafstein:** Now, the memorandum you received from Mr. Heed says that this is not seen as a violation of the process. Then you reference in this memorandum on the 18th — his memorandum is on the 20th, and earlier, you reference in yours, legal considerations. Did you seek any legal advice about what was happening here to maintain the integrity of the process?

**Mr. Quail:** Yes.

**Senator Grafstein:** What was the legal advice?

**Mr. Quail:** I sought it. By the time I left, I don't say that I had received it definitively. I'm sorry. That's also —

[Translation]

**M. Quail:** Ensuite, «Matthews s'occupe de ça depuis environ un mois. (Une semaine après l'annonce.)» Je pense qu'il s'agit d'un commentaire de l'auteur. «Confidentialité? Il faut parler, conseil de Paxport aujourd'hui, conseil de Claridge mercredi. Les enjeux concernent» quelque chose «du point de vue juridique, contractuel, des autorités et d'autres points de vue opérationnels.»

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Page suivante?

**M. Quail:** Page suivante: «rencontre RQ cet après-midi.» C'est moi. Cela signifie que nous avions une réunion de prévue cet après-midi-là, et on peut voir, d'après les discussions subséquentes, que c'était le cas. «La SM d'ici un jour ou deux. Quelle est l'entente finale? Nous ne savons pas. Le » quelque chose «deux propositions? toujours à propos de la proposition de Paxport? L'affaire peut-elle être négociée? Le processus est-il réduit en pièces?» Ce sont les questions que nous nous posons nous-mêmes. Et la suite... «l'avenir de l'aéroport, les discussions sur les pistes d'atterrissage, l'intérêt de l'aéroport, qu'il demeure un aéroport international.»

Je n'ai aucune idée de ce que disent les deux dernières parties. Je pense que cela a trait à quelque chose d'autre.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Merci, monsieur Quail. Maintenant, monsieur le président, je vais essayer de démêler tout ça et de voir si je peux établir un lien dans mon esprit.

Monsieur Quail, êtes-vous d'accord pour dire que c'est plutôt inhabituel d'avoir un promoteur dont la soumission a été retenue fusionner avec le promoteur dont la soumission a été rejetée pour la première démarche, la première ronde? N'est-ce pas inhabituel?

**M. Quail:** Cela dépend du point de vue où l'on se place. Si vous demandez si...

**Le sénateur Grafstein:** Je parle de vous, de votre expérience comme fonctionnaire. Vous avez déjà vu ces processus de soumission. Est-ce habituel?

**M. Quail:** Je n'ai pas vu beaucoup de processus de soumission aussi complexes auparavant.

**Le sénateur Grafstein:** Nous en convenons tous.

**M. Quail:** D'accord. Cela dit, ce...

**Le sénateur Grafstein:** C'était unique.

**M. Quail:** Exactement. Si vous demandez si j'étais surpris de voir qu'ils étaient prêts à présenter leur proposition le 18 janvier, si c'est là votre question, alors oui.

**Le sénateur Grafstein:** À présent, la note de service que vous avez reçue de M. Heed dit que cela n'est pas considéré comme une infraction au processus. Ensuite, vous parlez dans cette note de service du 18... sa note de service était du 20, et plus tôt, dans votre propre offre de service, vous parlez des considérations juridiques. Avez-vous cherché à obtenir un avis juridique à propos de ce qui se passait afin de conserver l'intégrité du processus?

**M. Quail:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Quel en a été le résultat?

**M. Quail:** J'ai cherché à l'obtenir. Au moment où j'ai quitté, je n'avais rien reçu de définitif. Je suis désolé. C'est aussi...



[Text]

**Senator Grafstein:** You sought it, but you never got it?

**Mr. Quail:** Yes. I mean, and in fairness to the people that were trying to work on it, it was pretty hard to get the advice on January 18 because the deal wasn't actually concluded and we didn't have a lot of the information, so it was going to take time.

**Senator Grafstein:** So there wasn't really at that stage — you were proceeding along all three paths, which is the new, the successful bidder, the losing bidder still on the table, and moving along the lines with this merge bid, so-called merge bid, and trying to test that in some fashion to see if it's acceptable or not?

**Mr. Quail:** I think that's fair.

**Senator Grafstein:** Fine. But so nobody tested at that juncture whether there was an — if you were meeting the legalities of the process, other than the comment from the airport manager, who I don't think is a lawyer, saying unless there is some evidence of collusion, there is no violation of process. That is the only thing that you've got, plus your own experience here?

**Mr. Quail:** That was his view at that point.

**Senator Grafstein:** Yeah. But it wasn't a legal view?

**Mr. Quail:** No, it was not.

**Senator Grafstein:** Fine. Now, the other point in your memorandum is that this was a new structure. So one could conclude from that that you were examining this almost as a new deal. Why a new deal? Because the question of financeability, business plans, ownership structure, all that was rather important in the preliminary requirements, so you were testing all of those requirements anew under this new proposal. Fair?

**Mr. Quail:** I don't know if I would say I was testing them. I was trying to determine exactly what it was that was being proposed pursuant to the January 14 letter.

**Senator Grafstein:** All right. But again, a little unusual. Is it fair to say this was a little unusual?

**Mr. Quail:** As I mentioned earlier, it was surprising that it was on the table at this point.

**Senator Grafstein:** Let me jump, if I can, for example, to what you were presented with on that date of January 18, and Mr. Chairman, last night I thought that the previous witness could give us some insight into that, and that was the document of January 18 which was the first legal document or quasi-legal document dealing with the merger. And just to position this witness, we were told that the Treasury Board had no knowledge of this.

**Mr. Nelligan:** I think by way of explanation, senator, at the outset of the hearings, we received a number of documents from Mr. Hession. These came from his private papers. They weren't the official records of either the Treasury Board or Mergeco.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Vous en avez demandé une, mais ne l'avez jamais reçue?

**M. Quail:** Oui. À vrai dire, et pour être équitable avec les personnes qui tentaient de l'établir, il était assez difficile d'obtenir un avis juridique le 18 janvier, parce que l'affaire n'était pas réellement conclue et que nous n'avions pas beaucoup d'informations, alors cela allait prendre du temps.

**Le sénateur Grafstein:** Alors, à cette étape, il n'y avait pas réellement... vous suiviez chacune des trois pistes, c'est-à-dire le nouveau promoteur dont la soumission avait été retenue, la soumission perdante qui était toujours sur la table, et cette proposition de fusion, pour ainsi dire, et vous tentiez de voir d'une façon ou d'une autre si c'était acceptable ou non?

**M. Quail:** Je pense qu'on pourrait le formuler ainsi.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Mais alors, personne n'a vérifié à ce moment-là s'il y avait... si vous satisfaisiez aux obligations légales du processus, à part le commentaire du gestionnaire de l'aéroport, qui n'est pas, je pense, un avocat, et selon lequel, à moins qu'il y ait preuve de collusion, le processus n'est pas interdit. C'est la seule chose que vous aviez, outre votre propre expérience de cette affaire?

**M. Quail:** C'était son opinion à ce moment-là.

**Le sénateur Grafstein:** Oui. Mais ce n'était pas une opinion juridique?

**M. Quail:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. À présent, l'autre point de votre note de service, c'est qu'il s'agissait d'une nouvelle structure. Ainsi, on pourrait conclure que vous examiniez toute l'affaire comme s'il s'agissait d'une nouvelle entente. Pourquoi une nouvelle entente? En raison de la question des critères de financement, des plans d'affaires, de la structure du capital social, tout cela faisait partie des exigences préliminaires très importantes, alors vous vouliez procéder à l'examen de toutes ces exigences au regard de cette nouvelle proposition. N'est-ce pas?

**M. Quail:** Je ne sais pas si j'irais dire que je les mettais à l'essai. J'essayais de déterminer exactement ce qui était proposé dans la lettre du 14 janvier.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Mais encore une fois, c'est un peu inhabituel. Est-il exact de dire que c'est un peu inhabituel?

**M. Quail:** Comme je l'ai mentionné plus tôt, nous étions étonnés que cela soit sur la table à ce moment-là.

**Le sénateur Grafstein:** Permettez-moi de passer, par exemple, à ce qu'on vous a présenté ce 18 janvier, monsieur le président, hier soir, je croyais que le témoin précédent pourrait nous donner un aperçu de la question, et c'est le document du 18 janvier qui était le premier document juridique ou quasijuridique ayant trait à la fusion. Et, à titre d'information à l'intention du témoin, on nous a dit que le Conseil du Trésor n'en savait rien.

**M. Nelligan:** Je pense que, pour préciser, sénateur, au début des audiences, nous avons reçu un certain nombre de documents de M. Hession. Cela venait de ses dossiers privés. Il ne s'agissait pas des relevés officiels du Conseil du Trésor ou de Mergeco. Et il

[Texte]

And he appears to have that document in his files, so we produced it. I don't think any questions were asked as to whether it was the one that was signed or anything else. My understanding is that there were more sophisticated agreements between other nominal companies that came into effect at a later date between the parties.

**Senator Grafstein:** I'm just referring back to the document I raised yesterday. I do not want the chairman to have a lingering suspicion in his mind that I was bringing a document forward that might have been inappropriate.

**Mr. Nelligan:** This is a document that's available to everyone on the committee. It's a Hession document.

**Senator Jessiman:** Do you have copies for us?

**Senator Grafstein:** You have a copy. It's 002064. I have one copy, but it is in your documents. If you want me to pause for a moment, I think it's a rather crucial document. We have from the witness that he did review this document, because that was his first concrete knowledge of the merger. And I should not say "concrete knowledge". He received information about the merger before that, but this was the first piece of paper he was asked to assess, or he assessed. He wasn't asked to assess it, he chose to assess it. All right.

Now, it's a rather curious document, from my perspective.

**Mr. Nelligan:** If I may assist the other senators, in the index, it's in the Justice Hession binders, and it is document, as they say, 002064, which is the AV file number, and it is — I have it in the index here. I don't have the actual document in front of me because it related to Mr. Hession. That was way way back.

**Senator Jessiman:** Would it take that long to make a copy of it so we could all have a copy? Could we ask someone to do that?

**Senator Grafstein:** I don't know if we have the staff to do that. Is there an extra copy so I can sort of proceed?

**Mr. Chairman,** I'm in your hands, if you would like me to proceed, or I could wait a few minutes until all members —

**Senator Jessiman:** You go ahead. They're going to get it for us.

**Senator Grafstein:** Fine, okay. Curious document. Because it's dated January 14, and just to jump to page 2, and again, let me identify it as being a document dated January 14, attention Mr. Matthews, and it's purported to come from TL3PCO Investment Inc. And apparently it's signed and initialled by a number of parties, and since all that document is available, I don't have to really regurgitate that for the purposes of the record, do I, Counsel?

**Mr. Nelligan:** I don't think so.

**Senator Grafstein:** That's a satisfactory identification?

[Translation]

semble avoir ces documents dans ses dossiers, alors nous les avons produits. Je ne pense pas qu'on ait posé de questions sur le fait de savoir s'il s'agissait de celui qui était signé ou d'un autre. D'après ce que j'ai cru comprendre, il y avait des ententes plus spécialisées entre d'autres entreprises particulières, qui devaient entrer en vigueur à une date ultérieure.

**Le sénateur Grafstein:** Je fais simplement allusion au document dont j'ai parlé hier. Je ne veux pas que le président doute un seul instant du caractère approprié du document dont je parle.

**M. Nelligan:** C'est un document qui est accessible à quiconque au comité. C'est un document de M. Hession.

**Le sénateur Jessiman:** En avez-vous des copies pour nous?

**Le sénateur Grafstein:** Vous en avez une copie. Le document porte le numéro 002064. J'en ai une copie, mais vous l'avez dans vos documents. Si vous voulez que je m'arrête un instant, je pense qu'il s'agit d'un document crucial. Nous savons que le témoin a bel et bien examiné ce document, parce que c'était la première fois qu'il prenait concrètement connaissance de la fusion. Je ne devrais pas dire «il prenait concrètement connaissance». Il avait eu des informations à propos de la fusion avant cela, mais il s'agit du premier document qu'on lui a demandé d'évaluer ou qu'il a évalué. On ne lui a pas demandé de l'évaluer, il a choisi de le faire. Très bien.

Cela dit, c'est un document plutôt curieux, du moins je le pense.

**M. Nelligan:** Si je peux aider les autres sénateurs, dans l'index, c'est dans les cahiers du juge Hession, et il s'agit du document 002064, comme ils l'appellent; il s'agit du numéro de dossier AV et il est... je l'ai ici dans l'index. Je n'ai pas le document proprement dit devant moi parce qu'il a trait à M. Hession. C'était il y a pas mal longtemps.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce que cela prendrait beaucoup de temps pour en faire une copie pour chacun de nous? Peut-on demander à quelqu'un de faire ça?

**Le sénateur Grafstein:** Je ne sais pas si nous avons le personnel pour faire ça. En a-t-on une copie supplémentaire pour que je puisse, disons, continuer?

Monsieur le président, c'est vous qui décidez. Souhaitez-vous que je poursuive, ou pouvons-nous attendre quelques minutes jusqu'à ce que tous les membres...

**Le sénateur Jessiman:** Allez-y. Ils vont obtenir les photocopies pour nous.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. D'accord. Curieux document. Parce qu'il est daté du 14 janvier, et si on va à la page 2, encore une fois, permettez-moi de l'identifier comme le document daté du 14 janvier, à l'attention de M. Matthews, et il est réputé provenir de *TL3PCO Investment Inc.* Et apparemment, il est signé et paraphé par un certain nombre de personnes, et comme on peut l'obtenir au complet, je n'ai pas besoin de vous répéter tout cela aux fins du compte rendu, n'est-ce pas?

**M. Nelligan:** Je ne le pense pas.

**Le sénateur Grafstein:** Cette identification est satisfaisante?

[Text]

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Senator Grafstein:** Fine. And it starts off by saying:

The terms of this letter ... between us to create a single ... joint ownership entity ...

And it goes on in the second page to say, as a setup to all of this:

... recognizing that Paxport was awarded the rights to Terminals 1 and 2 ...

So this document, at its inception, appears to be a sale of an interest from a party that purports to have certain rights received from the government, I assume, on December 7. And just to tell you my complexity here, we've been told with great precision by Treasury Board that there were no rights. There were no negotiations between December 7 and this particular date. There were just consultations with a bidder. But on January 14, there is a legal document between the parties that says, "We're contributing our rights."

Now, that's curious. You would agree with that? When you read —

**Mr. Quail:** I don't know what it means.

**Senator Grafstein:** Did you find that curious when you read it?

**Mr. Quail:** I didn't know what it means.

**Senator Grafstein:** You didn't know what it meant?

**Mr. Quail:** And as far as I was concerned, in any discussions I had with Mr. Jack Matthews relating to this, it was always in my mind and very carefully in my mind that what we were talking about was the Paxport proposal, which was the best overall bid.

**Senator Grafstein:** Fine. So this is a side bar agreement of something new, a new structure, as you referred it, not quite checked up legally. You're still proceeding on the Paxport proposal, and this comes on, and so you review it, just to see what it's about. And so you cannot quite understand it. I can't quite understand it, but it's curious, to say the least.

Now, turn to page 3. We get into the guts of it, and that is really who was doing what to who. And it appears from this document that Paxport conveyed its rights, so-called, to the partnership for a value, for 50 per cent of the new venture. And what they were contributing to get 50 per cent of the new venture, I'm now referring to page 3, paragraph 2, was 50 per cent for which they would pay \$61 million of cash, and they would get credit for \$5.5 million expended, and the two parties would have to pay another \$3 million over the next six months. For that, in addition to other contracts, they'd get 50 per cent. That's one side of the equation.

On the other side of the equation, we have group T3LPCO Investment Inc., and for them to be a 50/50 partner, they are

[Traduction]

**M. Nelligan:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Ça commence ainsi:

Les modalités de la présente lettre [...] visent la création d'une [...] propriété conjointe [...]

Et ça se poursuit sur la deuxième page, comme pour préparer tout ceci:

[...] compte tenu du fait que Paxport a obtenu les droits pour les aéroports 1 et 2 [...]

Ainsi, ce document, au moment où il a été créé, semble viser la vente d'un intérêt d'une partie qui prétend avoir reçu certains droits du gouvernement, je présume, le 7 décembre. Quelque chose me laisse perplexe: le Conseil du Trésor nous a bien précisé qu'il n'y avait pas de droits. Il n'y avait pas eu de négociations entre le 7 décembre et cette date précise. Il s'agissait simplement de consultations menées avec un soumissionnaire. Mais le 14 janvier, un document juridique a été établi entre les deux parties où l'on affirme qu'on entend céder des droits.

Voilà qui est curieux. Ne trouvez-vous pas? Lorsqu'on lit...

**M. Quail:** Je ne sais pas ce que cela veut dire.

**Le sénateur Grafstein:** Avez-vous trouvé cela curieux lorsque vous l'avez lu?

**M. Quail:** Je ne savais pas ce que ça voulait dire.

**Le sénateur Grafstein:** Vous ne saviez pas ce que ça voulait dire?

**M. Quail:** Quant à moi, dans toutes les discussions que j'ai tenues avec M. Jack Matthews à ce sujet, j'ai toujours pris bien soin de garder présent à l'esprit que nous parlions de la proposition de Paxport, qui était la meilleure soumission globale.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Ainsi, il s'agit d'un accord parallèle à propos de quelque chose de nouveau, d'une nouvelle structure, comme vous en avez parlé, pour laquelle on n'avait pas fait de vérification légale. L'examen de la proposition de Paxport se poursuivait, puis cela est arrivé, et vous l'avez examinée pour voir de quoi il retournait. Et vous ne pouvez pas comprendre. Je n'arrive pas à comprendre, mais c'est pour le moins curieux.

Maintenant, passons à la page 3. Nous arrivons au noeu de l'affaire, et il s'agit réellement de qui faisait quoi à qui. Et ce document révèle que Paxport cédait ses prétendus droits au partenariat pour une valeur de 50 p. 100 de la nouvelle entreprise. Et ce qu'ils voulaient obtenir dans les 50 p. 100 de la nouvelle entreprise, je vous renvoie maintenant à la page 3, au paragraphe 2, c'était 50 p. 100, proportion pour laquelle ils paieraient 61 millions de dollars comptant, et ils obtiendraient un crédit pour les 5,5 millions de dollars dépensés, et les deux parties devraient payer une autre somme de 3 millions de dollars au cours des six mois suivants. Pour ça, outre les autres contrats, ils obtiendraient 50 p. 100. C'est un côté de l'équation.

De l'autre côté de l'équation, nous avons le groupe appelé *T3LPCO Investment Inc.*, et pour devenir partenaire à parts égales,



*[Texte]*

contributing \$80 million of equity, plus cash flow, positive cash flow, after all debt services of \$13 million a year.

So in conclusion, from December 7 to January 14, Paxport now has an interest, subject to it coming up with \$61 million, which will then be part of the debt structure, a 50 per cent interest with an imputed value for this alone of somewhere between \$18 and \$20 million. Is that a fair conclusion from this document, or is that something you would be looking at, Mr. Quail?

**Mr. Quail:** I can't give you a conclusion on that.

**Senator Grafstein:** Can't give me a conclusion on that. Okay.

In addition to that, there is another provision in here that's curious, rather curious, and it says that if in fact the total of Terminal 1, 2 and 3 has a net cash flow of some \$30 million, \$31 million — I'm now referring to paragraph 7. Page 7, paragraph 10. If it achieves a cash flow, a net cash flow in excess of \$31 million, which would be 13 already there and an additional 17 or 18 million.

**Senator Jessiman:** Eighteen million.

**Senator Grafstein:** Eighteen million.

**Senator Jessiman:** Thirty-one.

**Senator Grafstein:** Thank you. Thirty-one, I'm sorry. Paxport would, in addition to that first interest, get another \$20 million bonus. Did you examine that, Mr. Quail, and come to some conclusion about that?

**Mr. Quail:** By the time I left, we had not come to any conclusion on the merger of the two companies. I'm sorry. This is a document — this is their document. We got it on the 18th of January.

**Senator Grafstein:** Fair enough. One last point, Mr. Chairman, and then I'll conclude on this.

In addition to that, Paxport is to receive a management contract of some substance, not too much clarified here, and then there is some penalty provisions if in fact they failed to agree and meet their respective requirements.

Now, Mr. Quail, I'll conclude on this. This seems to be an extraordinarily different arrangement based back on our original project here of the qualifications of the proponents, the management and operation plan, the business plan. I mean, this seems to be a dramatically different proposal for you to consider than Paxport "A" or the other bidder. Now, I'm just deducting that. I want to see if you agree with that or not.

**Senator Tkachuk:** Maybe, Mr. Chairman, we could have him ask the question and then walk over there and answer it. Maybe the good senator would do that, because this witness has made it clear that he has turned over this document to lawyers. He had not received advice. We're listening to a reading lesson of a

*[Translation]*

il apporte 80 millions de dollars en capitaux propres, plus l'encaisse, une encaisse positive, après tous les intérêts sur la dette de 13 millions de dollars par année.

Alors, en conclusion, du 7 décembre au 14 janvier, Paxport a acquis un intérêt sous réserve d'un apport en capital de 61 millions de dollars, qui sera ensuite intégré à la structure de la dette, un intérêt de 50 p. 100 avec une valeur, pour cela seulement, d'environ 18 à 20 millions de dollars. À la lecture de ce document, puis-je conclure cela, ou est-ce ce que vous envisagiez, monsieur Quail?

**M. Quail:** Je ne peux vous donner de conclusion à ce sujet.

**Le sénateur Grafstein:** Vous ne pouvez me donner de conclusion à ce sujet. D'accord.

En plus de cela, le document contient une autre disposition curieuse, vraiment très curieuse, et on y dit que, en fait, les aéroports 1, 2 et 3 ont au total des liquidités nettes de quelque 30 millions de dollars, 31 millions... je vous renvoie maintenant au paragraphe 7. Page 7, paragraphe 10. Les liquidités nettes dépassent les 31 millions de dollars, c'est-à-dire les 13 qui y sont déjà et un autre montant de 17 ou 18 millions de dollars.

**Le sénateur Jessiman:** Dix-huit millions.

**Le sénateur Grafstein:** Dix-huit millions.

**Le sénateur Jessiman:** Trente et un.

**Le sénateur Grafstein:** Merci. Trente et un, je suis désolé. Outre ce premier intérêt, Paxport obtiendrait un autre boni de 20 millions de dollars. Avez-vous examiné cette question, monsieur Quail, et en avez-vous compris quelque chose?

**M. Quail:** Au moment où j'ai quitté, nous n'en étions arrivés à aucune conclusion quant à la fusion des deux entreprises. Je suis désolé. C'est un document... c'est leur document. Nous l'avons obtenu le 18 janvier.

**Le sénateur Grafstein:** C'est bon. Un dernier point, monsieur le président, après quoi j'en aurai terminé.

Outre cela, Paxport doit recevoir un contrat de gestion plus ou moins substantiel, dont le montant n'est pas tellement précisé ici, et il y a ensuite des dispositions prévoyant des pénalités si, de fait, ils ne s'entendaient pas sur leurs exigences respectives et n'y satisfaisaient pas.

Maintenant, monsieur Quail, je vais conclure là-dessus. Cela semble être une entente extraordinairement différente fondée sur notre projet initial concernant les qualifications des promoteurs, la gestion et le plan opérationnel, le plan d'affaires. Ce que je veux dire, c'est que cela semble être une proposition tout à fait différente de la proposition «A» de Paxport ou de celle de l'autre soumissionnaire. C'est une simple déduction de ma part. Je veux savoir si vous êtes d'accord avec cela ou pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur le président, peut-être qu'il devrait poser la question, puis aller de l'autre côté pour y répondre. Peut-être que le bon sénateur voudra bien faire cela, parce que le témoin a dit très clairement qu'il avait remis ce document à des avocats. Il n'a pas reçu d'opinion. Nous sommes

[Text]

contract with deductions made by a senator. Where is the question and the answer?

**Senator Grafstein:** It's more than that.

**Senator Tkachuk:** Who signed it? Whose document is this? Why don't you ask the Claridge people? They will all be here. You can ask them about all this stuff.

**Senator Grafstein:** But the people that approved this document were public servants, or some variation of it.

**Senator Tkachuk:** He left.

**Senator LeBreton:** It wasn't in the public service documents.

**Senator Grafstein:** We're trying to piece together a report.

**Senator Tkachuk:** I'm waiting for the question.

**The Chairman:** I'm intrigued by Senator's Grafstein's questions. He is in effect saying that the result of the evaluation committee on the overall acceptable proposal did not per se convey any rights to anybody.

**Senator Grafstein:** I'm saying that's a possibility, Mr. Chairman. According to the evidence we have on this memorandum, there is a new structure. It seems to me on reading the new structure, it's a different deal. I want to know what was happening here with this process.

**The Chairman:** But if Paxport was using their architectural engineer and design as a bargaining chip, I don't know if the witness can help us on this.

**Senator LeBreton:** Point of clarification, Mr. Chairman. Did you not say it was a public service document? It's a document we now have a copy of between the Claridge people and the Paxport people.

**Senator Grafstein:** It was a document being given to this witness for his evaluation. That's his testimony. That's what he said. Otherwise, I wouldn't bring it forward.

**Senator Jessiman:** Does the witness have the amending document dated January, appears to be 27, in respect of this?

**Senator Tkachuk:** I'm not trying to defend it. I was just going to ask a question of someone.

**Senator Jessiman:** We should have the amending document if you're going to put the first one in.

**The Chairman:** I think you can put all of it in.

**Senator Grafstein:** I don't want to put in half a document, senator. I want to put it all in. I'm just trying to get from this witness his knowledge. When he received this document, he is in the midst of a bidding process. He is the chief negotiator. He receives a material document. I wanted to know what he did with this document and how he characterized it in his own mind.

[Traduction]

en train d'assister à une séance de lecture de contrat accompagnée de déductions faites par un sénateur. Où sont la question et la réponse?

**Le sénateur Grafstein:** C'est plus que cela.

**Le sénateur Tkachuk:** Qui l'a signé? À qui appartient ce document? Pourquoi ne demandez-vous pas aux gens de Claridge? Ils viendront tous ici. Vous pourrez leur poser des questions à ce sujet.

**Le sénateur Grafstein:** Mais les gens qui ont approuvé ce document étaient des fonctionnaires, ou quelque chose d'approchant.

**Le sénateur Tkachuk:** Il ne travaille plus là.

**Le sénateur LeBreton:** Ce n'était pas dans les documents de la fonction publique.

**Le sénateur Grafstein:** Nous essayons d'assembler les pièces d'un rapport.

**Le sénateur Tkachuk:** J'attends la question.

**Le président:** Les questions du sénateur Grafstein m'intriguent. En fait, il dit que les résultats du comité d'évaluation quant à la proposition globale acceptable ne donnaient pas en eux-mêmes des droits à quiconque.

**Le sénateur Grafstein:** Je dis que c'est une possibilité, monsieur le président. Selon la preuve que nous avons dans cette note de service, il s'agit d'une nouvelle structure. À la lecture de cette nouvelle structure, cela me semble une entente différente. Je veux savoir ce qui se passait avec ce processus.

**Le président:** Mais si Paxport utilisait son expertise en ingénierie, en architecture et en conception comme monnaie d'échange, je ne sais pas si le témoin peut nous aider à ce sujet.

**Le sénateur LeBreton:** J'aimerais obtenir un éclaircissement, monsieur le président. N'avez-vous pas dit qu'il s'agissait d'un document de la fonction publique? C'est un document que se sont échangés les gens de Claridge et ceux de Paxport et dont nous avons maintenant un exemplaire.

**Le sénateur Grafstein:** C'est un document qui avait été remis au témoin pour évaluation. C'est son témoignage. C'est ce qu'il a dit. Autrement, je n'en parlerais pas.

**Le sénateur Jessiman:** Le témoin a-t-il le document modificatif daté du 27 janvier à ce sujet?

**Le sénateur Tkachuk:** Je n'essaie pas de le défendre. J'allais simplement poser une question à quelqu'un.

**Le sénateur Jessiman:** Nous devrions avoir le modificatif si vous voulez soumettre le premier.

**Le président:** Je pense que vous pouvez tous les mettre.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne veux pas mettre une moitié de document, sénateur. Je veux le soumettre dans son intégralité. J'essaie simplement de savoir ce que sait le témoin. Lorsque le document lui a été remis, le processus de soumission était en cours. Il est le négociateur en chef. Il reçoit un document important. Je veux savoir ce qu'il a fait de ce document et comment il l'a classé dans son esprit.

[Texte]

**Senator Jessiman:** I think he's told you he asked for legal advice, and then he left.

**Senator Grafstein:** I think he said more than that.

**Senator Jessiman:** What else?

**Senator Grafstein:** Perhaps you could tell us what your conclusion was.

**Senator Tkachuk:** There we go.

**Senator Grafstein:** Thanks, senator. I appreciate your help. I need all the help I can get.

**Mr. Quail:** The conclusion was that this was another issue that had to be dealt with and come to a conclusion. We were trying to work our way through it by getting legal advice, and that we would also wait to understand if they were going to come to a conclusion, because there were outstanding issues that had to be dealt with. You'll notice by some of the other documents that by January 27, there were subsequent undertakings by the party, and on February 1 it was a press release. At that point, if I would have stayed, I would have dealt with it now in more detail to understand the implications relative to what was on the table and dealing with the Paxport proposal.

**Senator Grafstein:** Just a final question, Mr. Chairman. Why did you have to deal with it at all?

**Mr. Quail:** Pardon me?

**Senator Grafstein:** Why did you have to deal with this piece of paper at all? You received a proposal from Paxport. Paxport's application is still on the table. Why did you have to deal with effectively another bid or another structure, another deal, at all?

**Mr. Quail:** Because in essence, as I saw this, you were starting to leap towards a corporate restructuring in terms of the parties that were at the table. You have Paxport, and you have T3LPCO, Claridge proposal along with Lockheed.

**Senator Grafstein:** The losers and the winners get together and structure a deal, and you're presented with this deal. Pretty unusual.

**The Chairman:** Okay. Mr. Nelligan, wrap up.

**Mr. Nelligan:** Just by way of clarification of the document, the senator had referred to the comment that they had acquired the right to Terminal 1 and Terminal 2. That's on page 2:

... recognizing that Paxport was awarded the rights to Terminals 1 and 2 ...

If you would look at the addendum at the end of the agreement, Mr. Quail, I gather that they amended their letter. There is the letter of January 27, and they asked to insert the word "negotiate" after the words "right to" in the second line at page 1.

**Senator Grafstein:** Where is that, Mr. Chairman?

**Mr. Nelligan:** It will now read "has acquired the right to negotiate for Terminals T1 and T2" rather than "has the right to

[Translation]

**Le sénateur Jessiman:** Je pense qu'il vous a dit avoir demandé une opinion juridique, après quoi il est parti.

**Le sénateur Grafstein:** Je pense qu'il a dit plus que ça.

**Le sénateur Jessiman:** Quoi d'autre?

**Le sénateur Grafstein:** Peut-être pourriez-vous nous dire ce qu'était votre conclusion.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est parti.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, sénateur. J'apprécie votre aide. J'ai besoin de toute l'aide que je peux obtenir.

**M. Quail:** La conclusion était qu'il s'agissait d'une autre question dont il fallait s'occuper pour aboutir à une conclusion. Nous étions en train d'essayer d'y arriver en obtenant une opinion juridique, et nous voulions aussi attendre pour comprendre s'ils allaient en venir à une conclusion, parce qu'il y avait des questions en suspens qui devaient être réglées. Certains autres documents vous indiqueront qu'au 27 janvier, les parties avaient procédé à d'autres activités et que, le 1<sup>er</sup> février, il y a eu un communiqué de presse. À ce stade, si j'étais demeuré en poste, j'aurais étudié tous les détails de la question afin de comprendre les répercussions de ce qui était sur la table et des tractations auxquelles était soumise la proposition de Paxport.

**Le sénateur Grafstein:** Une dernière question, monsieur le président. Pourquoi vous l'a-t-on soumis au départ?

**M. Quail:** Pardon?

**Le sénateur Grafstein:** Pourquoi vous a-t-on soumis ce document au départ? Vous avez reçu une proposition de Paxport. La demande de Paxport est toujours sur la table. Pourquoi deviez-vous vous occuper d'une autre soumission ou d'une autre structure, d'une autre entente, de toute façon?

**M. Quail:** Parce que, essentiellement, à mon avis, les parties qui étaient à la table avaient entrepris une restructuration. Vous avez Paxport, et vous avez T3LPCO, la proposition de Claridge, ainsi que celle de Lockheed.

**Le sénateur Grafstein:** Les perdants et les gagnants s'unissent et structurent une affaire, puis ils vous la présentent. Assez inhabituel.

**Le président:** D'accord. Monsieur Nelligan, veuillez résumer.

**M. Nelligan:** Pour donner des précisions sur le document, je dirai que le sénateur a fait allusion au commentaire selon lequel ils avaient acquis les droits sur les aéroports 1 et 2. C'est à la page 2:

[...] compte tenu du fait que Paxport a obtenu les droits pour les aéroports 1 et 2 [...]

Si on regarde l'annexe à la fin de l'entente, monsieur Quail, on verra qu'ils ont modifié leur lettre. Voilà la lettre du 27 janvier, où on leur demande d'insérer les mots «de négociateur» après le mot «droits» à la deuxième ligne de la page 1.

**Le sénateur Grafstein:** Où donc, monsieur le président?

**M. Nelligan:** Ça se lit maintenant ainsi: «a obtenu les droits de négociateur pour les aéroports 1 et 2» plutôt que «les droits pour les



[Text]

Terminals T1 and T2". So they corrected what appears to be an error in the original draft.

**Senator Grafstein:** So it's the right to negotiate. So what you're saying, Counsel, is that what Paxport was purporting to convey to the merger was the right to negotiate.

**Mr. Nelligan:** Yes. Again, that's simply their position.

**Senator Grafstein:** I'm just trying to understand. It's pretty hard.

**The Chairman:** Any final questions to Mr. Quail, Mr. Nelligan?

**Mr. Nelligan:** No, thank you. Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Quail, thank you very much. You've been very helpful to us.

The committee adjourned until 2:00 p.m.

Ottawa, Wednesday, August 23, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 2:00 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please.

Colleagues, ladies and gentlemen, when we begin this afternoon we will be dealing with the first of two groups of witnesses who come under the general heading of lobbyists.

Lobbying is an essential part of the policy development process. It is the conveying of information and it may also be the conveying of information with the purpose of influencing policy.

In recent years, lobbying seems to some to have become a pejorative term connoting intrigue in deals made behind closed doors. In order to bring transparency to this process, the Progressive Conservative government introduced the Lobbying Registration Act in 1989. This act provided for a register where lobbyists would note for whom they were acting with appropriate dates.

Recently, Parliament has passed amendments to this act, amendments requiring greater information regarding disclosure, such as the specific subject matter of the lobbying efforts, the name of the department, communication techniques and the beneficiary of the lobbying effort.

Allan Cairns, a noted Canadian political scientist, has stated, "That with the advent of the Charter of Rights and Freedoms there has been a rise in interest group politics in Canada." This is a form of lobbying as interest groups attempt to influence public policy.

[Traduction]

aérogares 1 et 2». C'est une correction de ce qui semble être une erreur dans la version originale.

**Le sénateur Grafstein:** Ainsi, c'est le droit de négocier. Alors, ce que vous disiez, monsieur le conseiller, c'est que Paxport entendait transmettre à la société créée par la fusion le droit de négocier.

**M. Nelligan:** Oui. Encore une fois, il s'agit simplement de leur position.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie simplement de comprendre. C'est très difficile.

**Le président:** Une dernière question à monsieur Quail, monsieur Nelligan?

**M. Nelligan:** Non, merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Quail, nous vous remercions beaucoup. Vous nous avez été très utile.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

Ottawa, le mercredi 23 août 1995

Le comité sénatorial spécial chargé d'étudier les accords visant l'aéroport international Pearson se réunit aujourd'hui, à 14 heures, pour examiner toutes les questions relatives aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Lester B. Pearson et les circonstances ayant entouré leur annulation, et pour faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Chers collègues, mesdames et messieurs, nous commencerons cet après-midi par entendre le premier de deux groupes de témoins qui entrent dans la catégorie générale des lobbyistes.

Le lobbying est un élément essentiel du processus d'élaboration des politiques. Il consiste à transmettre des renseignements ou encore à transmettre des renseignements dans le but d'influencer la politique.

Ces dernières années, le lobbying semble être devenu un terme péjoratif associé à la conclusion de marchés dans les coulisses. Afin de donner de la transparence à ce processus, le gouvernement progressiste conservateur a présenté la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes en 1989. Cette mesure législative prévoyait l'établissement d'un registre où l'on devait inscrire pour qui travaillaient les lobbyistes et les dates pertinentes.

Récemment, le Parlement a adopté des modifications à cette loi, lesquelles exigent la déclaration de renseignements plus complets tels que l'objet précis des activités des lobbyistes, le nom du ministère ou de l'institution gouvernementale visés, les moyens de communication utilisés et l'identité de la personne morale ou physique à qui profitera leurs activités.

Allan Cairns, politologue canadien bien connu, a dit que la Charte des droits et libertés a donné lieu à une augmentation des activités des groupes d'intérêts au Canada. C'est là une forme de lobbying, puisque les groupes d'intérêts tentent d'influencer la politique gouvernementale.

[Texte]

I quote from the annual report of the Lobbyists Registration Act, "On March 31, 1995, there were 1,006 active Tier 1 lobbyists registered, an increase of 7 per cent over the previous year. These Tier 1 professional lobbyists work for 552 different firms. An estimated 75 per cent of their clients were corporations." This is the group we will hear from today.

There were 1,744 Tier 2 lobbyists registered at the end of 1994-95 fiscal year, a decrease of 4 per cent since last year. These Tier 2 employee lobbyists — employee lobbyists — represented 821 employees of which 42 per cent were corporations and 58 per cent were organizations. We heard from Mr. Sinclair the other day. He is in that group, the Canadian Transport Association. The Canadian Bankers Association is another.

In the Tier 3 group are what I suppose might be called lobbyists not for profit: Red Cross; and the one which I consider to be the most active and intensive lobby group that I have ever had anything to do with, the Canadian Wildlife Association, who has written something like 25,000 letters, and God only knows how many phone calls, with respect to Bill C-68.

**Senator Kirby:** To you personally?

**The Chairman:** Yes.

**Senator Grafstein:** You can understand why, Mr. Chairman.

**The Chairman:** With respect to —

**Senator Kirby:** We won't explore what they mean by "wildlife".

**The Chairman:** — firearms and other weapons.

However, in the matter before us we are dealing with lobbying by and for private companies competing for a particular contract. In relation to what we are about to hear today and tomorrow we are all extremely interested. Every witness we have had so far has testified either that they have met no lobbyists or, if they did, the lobbyists had no influence on the decisions that were made.

Lobbyists convey thoughts and ideas of their clients with the hope, I am sure, that they will influence public policy.

Gentlemen, we look forward to your evidence and I will ask our counsel to introduce our first witnesses.

**Mr. Nelligan:** Senators, if I may before make a report to the committee on our request for information. I received a letter from Senator Kirby which in effect asks that we write to all registered lobbyists on file regardless of whether or not they are scheduled to appear as witnesses to ask for all of their invoices on the Pearson file and the correspondence relating to this matter, including any and all correspondence which constitutes advice on the redevelopment of Pearson to their clients.

[Translation]

Selon le rapport annuel présenté en vertu de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes, au 31 mars 1995, 1 006 lobbyistes de première catégorie étaient enregistrés, une hausse de 7 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ces lobbyistes professionnels de première catégorie travaillaient pour 552 firmes différentes. On estime que 75 p. 100 de leurs clients étaient des sociétés. Ce sont des représentants de ce groupe que nous entendrons aujourd'hui.

À la fin de l'exercice 1994-1995, 1 744 lobbyistes de deuxième catégorie étaient enregistrés, une baisse de 4 p. 100 par rapport à l'année précédente. Ces lobbyistes employés représentaient 821 employeurs, dont 42 p. 100 étaient des sociétés et 58 p. 100 étaient des organisations. Nous avons entendu le témoignage de M. Sinclair l'autre jour. Il fait partie de ce groupe, représentant l'Association des transports du Canada. L'Association des banquiers canadiens est un autre organisme représenté par des lobbyistes de cette catégorie.

La troisième catégorie est formée de ce que j'appellerais les lobbyistes sans but lucratif, par exemple la Croix-Rouge et l'Association canadienne de la faune. Cette dernière organisation est, à mon avis, le groupe de lobbying le plus actif auquel j'aie eu affaire; elle a écrit environ 25 000 lettres et fait je ne sais combien d'appels téléphoniques au sujet du projet de loi C-68.

**Le sénateur Kirby:** À vous personnellement?

**Le président:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Vous pouvez comprendre pourquoi, monsieur le président.

**Le président:** Au sujet...

**Le sénateur Kirby:** Nous ne parlerons pas de ce que ces gens entendent par «faune».

**Le président:** ... des armes à feu et autres armes.

Cependant, dans l'affaire dont nous sommes saisis, il est question de lobbying fait par des entreprises privées cherchant à obtenir un contrat en particulier ou en leur nom. Les témoignages que nous entendrons aujourd'hui et demain nous intéressent tous au plus haut point. Tous les témoins que nous avons entendus jusqu'à maintenant ont déclaré qu'ils n'avaient pas rencontré de lobbyistes ou, s'ils en avaient rencontrés, que ces derniers n'avaient eu aucune influence sur les décisions prises.

Les lobbyistes transmettent les opinions et les idées de leurs clients dans l'espoir, j'en suis certain, qu'ils influenceront la politique gouvernementale.

Messieurs, nous sommes impatients d'entendre vos témoignages et je vais demander à notre conseiller de présenter les premiers témoins.

**M. Nelligan:** Sénateurs, si vous me le permettez, je voudrais d'abord faire un rapport au comité au sujet de notre demande de renseignements. J'ai reçu une lettre du sénateur Kirby dans laquelle il proposait que nous écrivions à tous les lobbyistes enregistrés, qu'ils doivent ou non comparaître comme témoins, pour leur demander de nous fournir toutes leurs factures relatives au dossier Pearson, ainsi que toute la correspondance liée à cette affaire, y compris toute la correspondance dans laquelle ils

[Text]

In response to that the clerk sent out letters on August 15th to the following: Peter Coughlin; Fred Doucet, who will be testifying; William Fox; Don Matthews; Herb Metcalfe; Harry Near; William Neville; Andrew Pascoe; Pat Ross; David Angus; Gordon Baker; Heather Conway; Leo Duguay; David Dyer; John Legate; David MacDonald; Larry Malloy; Scott Proudfoot; Hugh Riopelle; and Robert Vineberg.

We have — some of those persons will be appearing in person before this committee; but, in connection with those who will not actually be appearing, I would like to report that we have received some replies, and they are as follows: Heather Conway wrote on August 16th to Mr. O'Brien, and she says:

Dear Mr. O'Brien:

I was registered as a Tier 1 lobbyist for Paxport Management Inc. At the time, I was a salaried employee of W.H. Neville and Associates and was registered simply as a precaution in the event Mr. Neville was unavailable and I might be called upon to contact government officials in his absence. I do not have any invoices since, as a salaried employee, I did not have responsibility for invoicing clients. I do not possess any correspondence since I was merely a back-up on this client relationship.

And, of course, Mr. Neville will be appearing on the 24th.

Then, we received an E-mail as follows with regard to Mr. MacDonald:

Mr. MacDonald called in response to Gary O'Brien's letter. He repeated what he told me —

This is Mr. Levy reporting.

— that he was not involved in lobbying in connection with T1/T2. He has no invoices or other documents.

He would be happy to repeat this information to me if required.

We also received a letter from JSL Consulting Services Ltd, which is John S. Legate, with a handwritten fax:

As per our telephone conversation...I have just finished a hip replacement operation and am not too mobile at the current time. I have been unable to find my file on Paxport but I do have correspondence with PCO regarding fees and that the Nixon Report had all information from Paxport files.

I assume he means Mr. Nixon has it.

I will get back to you by Monday.

We have not heard from him again.

Mr. Scott Proudfoot wrote on the 17th:

[Traduction]

donnaient des conseils à leurs clients sur le réaménagement de l'aéroport Pearson.

En réponse à cette proposition, le greffier a envoyé des lettres, le 15 août, aux personnes suivantes: Peter Coughlin, Fred Doucet, qui témoignera, William Fox, Don Matthews, Herb Metcalfe, Harry Near, William Neville, Andrew Pascoe, Pat Ross, David Angus, Gordon Baker, Heather Conway, Léo Duguay, David Dyer, John Legate, David MacDonald, Larry Malloy, Scott Proudfoot, Hugh Riopelle et Robert Vineberg.

Certaines de ces personnes témoigneront devant le comité. Cependant, en ce qui concerne celles qui ne témoigneront pas, je tiens à dire que nous avons reçu certaines réponses, dont voici des extraits. Heather Conway a écrit à M. O'Brien le 16 août. Elle dit ceci:

Monsieur,

J'étais enregistrée en tant que lobbyiste de première catégorie pour *Paxport Management Inc.* À ce moment-là, j'étais une employée salariée de la firme *W. H. Neville and Associates* et j'étais enregistrée simplement au cas où j'aurais eu à communiquer avec des représentants du gouvernement en l'absence de M. Neville. Je n'ai pas de factures puisque, en tant qu'employée salariée, la facturation n'était pas de mon ressort. Je n'ai aucune correspondance étant donné que j'avais simplement un rôle d'auxiliaire dans la relation avec ce client.

Évidemment, M. Neville témoignera devant nous le 24.

Nous avons également reçu le message suivant, par courrier électronique, concernant M. MacDonald:

M. MacDonald a appelé en réponse à la lettre de Gary O'Brien. Il a répété ce qu'il m'avait dit...

Le message vient de M. Levy.

... soit qu'il n'a pas fait de lobbying relativement aux aéroports 1 et 2. Il n'a pas de factures ni autres documents.

Il se ferait un plaisir de me répéter ces renseignements au besoin.

Nous avons également reçu une lettre de *JSL Consulting Services Ltd.*, c'est-à-dire de John S. Legate, ainsi qu'un fax manuscrit:

La présente fait suite à notre conversation téléphonique... Je viens de subir une intervention chirurgicale, plus précisément une arthroplastie de la hanche, et je ne suis pas très mobile dans le moment. J'ai été incapable de trouver mon dossier sur Paxport, mais j'ai de la correspondance avec le Bureau du Conseil privé concernant les honoraires, et le rapport Nixon avait tous les renseignements contenus dans les dossiers de Paxport.

Je suppose qu'il veut dire que M. Nixon avait ces renseignements.

Je communiquerai de nouveau avec vous au plus tard lundi.

Nous n'avons pas eu d'autres nouvelles de lui.

M. Scott Proudfoot a écrit ceci le 17:



## [Texte]

I cannot be helpful to you on the Pearson matter as I had no involvement with the file.

My previous firm, GCI, had a policy of registering all consultants for any new clients. This was done so that a consultant could be brought in on a file if necessary, without having to worry about whether the consultant was registered or not. But, in fact, most of the time we worked relatively autonomously.

I did no work on the Pearson matter, either for Airport Development Corporation or Claridge, who took over the company. I have no correspondence and I have no invoices.

About the only things I remember is that our client lost the competition and that Claridge had their own people and after they took over we were pretty much out of the picture.

He then referred Mr. O'Brien to Mr. Moores and Mr. Ouellet; and I may say we followed those contacts up and it has now been indicated to us that Mr. Ramsey Withers would probably be the most knowledgeable person in the firm of GCI; and arrangements have been made for Mr. Withers to testify on the 14th of September.

We also have a letter from Mr. Neville; and as he will be here tomorrow I will not be referring to it.

Then, we also have a letter from Mr. Baker, who gave us a copy of his direction to his auditors, asking that all of the invoices be sent directly to us. We have not yet received them from the auditors.

I have already read you the letter from Mr. Pascoe and you will recall that he is going to appear before you.

Mr. Duguay of Gestion Duralex Inc. writes on August 21st:

It is correct that I did appear on the client detail Tier 1 list with respect to Claridge Properties Limited. However my role in this capacity was as an Associate of the Capital Hill Group whose principals took the lead in matters affecting Claridge. In this context although I may have on occasion consulted on the file in question I do not recall ever having provided any advice to the client directly nor have I any written correspondence to refer to. In addition any billable hours would have been handled by the firm's accountant.

Since I discontinued practice within the group in October of 1993 I am not in possession of any documents which would assist you and would refer you to the Capital Hill Group for further information.

I also have a letter from Mr. Near, and of course he is before you now so we will hear from him directly.

Mr. Metcalfe of the Capital Hill Group writes:

On behalf of Herb Metcalfe, David Angus and David Dyer, The Capital Hill Group acknowledges your confirma-

## [Translation]

Je ne peux pas vous aider au sujet du dossier Pearson puisque je n'ai pas travaillé à ce dossier.

La firme où je travaillais auparavant, GCI, avait comme politique d'enregistrer tous les consultants pour tout nouveau client. De cette façon, on pouvait faire travailler un consultant sur n'importe quel dossier au besoin sans avoir à se préoccuper de savoir s'il était enregistré ou non. Toutefois, dans la plupart des cas, nous travaillions de façon relativement autonome.

Je n'ai pas travaillé sur le dossier Pearson ni pour *Airport Development Corporation* ni pour Claridge, qui a pris le contrôle de la société. Je n'ai ni correspondance ni factures.

Les seules choses dont je me souviens, c'est que notre client a perdu le contrat, que Claridge avait ses propres gens et que, après que Claridge a pris la relève, nous avons à toutes fins pratiques été éliminés de la scène.

Il a ensuite renvoyé M. O'Brien à M. Moores et M. Ouellet, et j'ajouterai que nous avons communiqué avec ces derniers et que nous avons appris que M. Ramsey Withers serait probablement la personne la plus au courant de ce dossier chez GCI. Des arrangements ont donc été pris pour que M. Withers vienne témoigner le 14 septembre.

Nous avons également une lettre de M. Neville; comme il sera ici demain, je ne citerai pas d'extrait de cette lettre.

Nous avons aussi une lettre de M. Baker, qui nous a fourni une copie de la note dans laquelle il demandait à ses vérificateurs de nous envoyer directement toutes les factures. Nous ne les avons cependant pas encore reçues.

Je vous ai déjà lu la lettre de M. Pascoe, qui témoignera devant vous.

M. Duguay, de Gestion Duralex Inc., nous a écrit ce qui suit le 21 août:

Je figurais effectivement sur la liste des lobbyistes de première catégorie pour *Claridge Properties Limited*. Cependant, le rôle que j'ai joué dans ce dossier a été en tant qu'associé du *Capital Hill Group*, dont les directeurs se sont occupés des questions touchant Claridge. Dans ce contexte, bien que j'aie pu consulter le dossier en question à l'occasion, je ne me rappelle pas avoir donné des conseils directement au client et je n'ai aucune correspondance à ce sujet. Par ailleurs, c'est le comptable de la firme qui se serait occupé de toute facture liée à ce dossier.

Comme j'ai cessé de travailler au sein de ce groupe en octobre 1993, je ne possède aucun document qui puisse vous aider, et je vous renvoie donc au *Capital Hill Group* pour de plus amples renseignements.

J'ai aussi une lettre de M. Near. Évidemment, comme il est ici aujourd'hui, nous allons pouvoir écouter ce qu'il a à nous dire à ce sujet.

M. Metcalfe, du *Capital Hill Group*, a écrit ce qui suit:

Au nom de Herb Metcalfe, David Angus et David Dyer, le *Capital Hill Group* accuse réception de votre lettre à Herb

**[Text]**

tion to Herb Metcalfe of August 15, 1995 and the request to produce correspondence.

We suggest that it would have been more appropriate to obtain the documentation directly from our client the Claridge Group. We have, however, consulted with our client and received their consent to produce the relevant correspondence.

Enclosed is a copy of the relevant correspondence. It should be noted that a substantial portion of our advice is verbal and not recorded in correspondence. Furthermore, our written advice is principally in drafting and redrafting scripts and informational pieces. We have retained in our files the numerous volumes of press clippings which we copied and usually circulated to our client; we will deliver to you, if necessary, the press clippings at your written request.

And we have those documents here and they are available if you want to look at them.

Then, Mr. Pascoe sent us a further letter, including his letter of engagement, and we can deal with that tomorrow when he arrives.

We also have available a chart prepared by Mr. Matthews in connection with his appearance before the house committee, and he then lists some five Paxport lobbyists and lists the gross of their fees, and that of course has been available in the record for some time.

For the convenience of senators, we also did a search of the lobbyists' register and the names of the lobbyists and their firms and the effective dates of the engagement are set out on that sheet. Those documents are available to anyone that wants to look at them.

Then we have a list, finally, of all consultants which have been acknowledged to have represented Paxport, ATDG and T1T2LP, and all of this is available to the committee.

In pursuing those inquiries we now have before us Mr. Harry Near and Mr. Bill Fox. They are both principals in the Earncliffe Strategy Group which is a government affairs and research and communications consulting company. I understand after they are sworn they will have an opening statement, copies of which have already been distributed to you.

**The Chairman:** Gentlemen, are you prepared to take an oath?  
(Harry Near, sworn:)

(Bill Fox, sworn:)

**The Chairman:** Mr. Near, would you like to proceed?

**Mr. Harry Near, Earncliffe Strategy Group:** Thank you, Senator MacDonald, committee members, ladies and gentlemen.

My name is Harry Near and with me this afternoon is Bill Fox. Bill and I are both principals in the Earncliffe Strategy Group, a

**[Traduction]**

Metcalfe en date du 15 août et de votre demande relative à toute correspondance concernant ce dossier.

À notre avis, il aurait été préférable que vous obteniez la documentation directement de notre client, Claridge. Nous avons toutefois consulté notre client et avons obtenu la permission de produire la correspondance pertinente.

Vous trouverez ci-joint une copie de la correspondance pertinente. Il convient de signaler qu'une grande partie de nos conseils sont donnés verbalement et ne sont consignés dans aucune correspondance. De plus, nos conseils écrits prennent surtout la forme de documents d'information rédigés ou révisés par nous. Nous avons gardé dans nos dossiers les nombreux volumes de coupures de journaux dont nous avons l'habitude d'envoyer une copie à notre client. Nous vous fournirons au besoin ces coupures de journaux si vous en faites la demande par écrit.

Nous avons ces documents ici; ils sont à votre disposition si vous voulez y jeter un coup d'oeil.

Puis, M. Pascoe nous a envoyé une autre lettre, accompagnée de sa lettre de mission. Nous pourrions en reparler demain lorsqu'il sera ici.

Nous avons également à notre disposition un tableau qu'avait préparé M. Matthews en vue de sa comparution devant le comité de la Chambre. Il nomme cinq lobbyists représentant Paxport et précise leurs honoraires. Ces renseignements sont évidemment accessibles depuis un certain temps.

Pour aider les sénateurs, nous avons également consulté le registre des lobbyists et dressé une liste contenant le nom des lobbyists, la firme pour laquelle il travaille et la date d'entrée en vigueur de leur contrat. Ces documents sont à la disposition de quiconque veut les consulter.

Enfin, nous avons une liste de tous les consultants qui ont été reconnus comme ayant représenté Paxport, ATDG et T1T2LP. Tous ces renseignements sont à la disposition du comité.

Pour faire suite à cela, nous avons devant nous aujourd'hui M. Harry Near et M. Bill Fox. Ils sont tous deux directeurs à la firme *Earncliffe Strategy Group*, une société d'experts-conseils dans le domaine des affaires gouvernementales, de la recherche et des communications. Je crois comprendre que, après avoir prêté serment, nos témoins feront une déclaration préliminaire, dont je vous ai déjà distribué des copies.

**Le président:** Messieurs, êtes-vous prêts à prêter serment?

(Harry Near, assermenté:)

(Bill Fox, assermenté:)

**Le président:** M. Near, voulez-vous commencer?

**M. Harry Near, Earncliffe Strategy Group:** Merci, sénateur MacDonald, membres du comité, mesdames et messieurs.

Je m'appelle Harry Near, et je suis accompagné cet après-midi de M. Bill Fox. Bill et moi sommes tous deux directeurs à la firme

[Texte]

government affairs and research and communications consulting company.

Earncliffe provides, through our government affairs division, private sector clients with strategic advice and counsel on how they should deal with the federal government.

In addition to our government affairs division, Earncliffe has a research and communications division which provides advice to both private and public sector clients. Through this division we conduct qualitative and quantitative public opinion research for our clients and, through the same division, we provide clients with communications strategies.

I work in the government affairs division of Earncliffe and, as such, register with the Lobby Registration Branch when acting on behalf of a government affairs client. Bill does most of his work for Earncliffe in the research and communications division.

One of these clients for whom we are both registered is Claridge Properties which, as you know, is one of the principal owners of the Pearson Development Corporation.

Claridge became a client of Earncliffe in May, 1992. However, one of the predecessor companies to Earncliffe, Near Consultants and Associates, began working for Huang and Danczkay in May 1989.

Huang and Danczkay, you may recall, at that time were the principal owners of Terminal 3 with Claridge as a minority partner. In April of 1992 Claridge bought out Huang and Danczkay but decided to continue to retain Earncliffe as government affairs advisors in much the same way that we advised Huang and Danczkay.

Now, if I may, I would like to explain to you what Earncliffe did for Claridge.

Essentially, our job was to seek out information on the T1 and T2 privatization process that would enable our client, Claridge, through its bidding company, the Airport Terminals Development Group, to be awarded the contract to develop T1 and T2.

We ensured that Claridge was fully informed how the request for proposal was proceeding, as well as the processes that were to be followed and who was involved in those processes.

We provided advice on how Claridge should structure its proposal, and we helped it with its representations and presentations to the government.

In addition to these government affairs activities, we also, primarily through Bill, provided Claridge with communications advice and public opinion research as part of our service offering to Claridge.

Overall, I would divide our government affairs activities into the following four phases: In phase 1, Earncliffe provided Claridge with monitoring and advice regarding the plans of the federal government to privatize T1 and T2. This monitoring occurred primarily in the spring of 1992.

[Translation]

*Earncliffe Strategy Group*, une société d'experts-conseils dans le domaine des affaires gouvernementales, de la recherche et des communications.

La division des affaires gouvernementales d'Earncliffe donne à des clients du secteur privé des conseils stratégiques sur la façon de traiter avec le gouvernement fédéral.

Outre sa division des affaires gouvernementales, Earncliffe a une division de la recherche et des communications qui donne des conseils à des clients des secteurs public et privé. Par l'intermédiaire de cette division, nous faisons de la recherche qualitative et quantitative sur l'opinion publique pour nos clients et nous leur proposons des stratégies en matière de communications.

Je travaille à la division des affaires gouvernementales d'Earncliffe et je m'enregistre à la Direction de l'enregistrement des lobbyistes lorsque je fais des démarches au nom d'un client de notre division. Bill travaille surtout à la division de la recherche et des communications d'Earncliffe.

Un des clients pour qui nous sommes tous deux enregistrés est *Claridge Properties*, qui, comme vous le savez, est un des principaux propriétaires de la *Pearson Development Corporation*.

Claridge est devenue un client d'Earncliffe en mai 1992. Cependant, une des sociétés remplacées par Earncliffe, *Near Consultants and Associates*, a commencé à travailler pour *Huang and Danczkay* en mai 1989.

Vous vous souviendrez qu'à ce moment-là, *Huang and Danczkay* étaient les principaux propriétaires de l'aérogare 3 et que Claridge était partenaire minoritaire. En avril 1992, Claridge a racheté *Huang and Danczkay*, mais a décidé de continuer à faire appel aux services d'Earncliffe en tant que firme d'experts-conseils en matière d'affaires gouvernementales, comme nous le faisons pour *Huang and Danczkay*.

Je veux maintenant vous expliquer ce qu'Earncliffe a fait pour Claridge.

Essentiellement, notre travail consistait à chercher de l'information sur le processus de privatisation des aérogares 1 et 2 qui permettrait à notre client, Claridge, d'obtenir le contrat de réaménagement des deux aérogares par l'intermédiaire d'*Airport Terminals Development Group*, sa société soumissionnaire.

Nous nous sommes assurés que Claridge avait toute l'information nécessaire au sujet de la demande de propositions, des processus qui suivraient et des participants à ces processus.

Nous avons donné des conseils à Claridge sur la façon dont elle devrait structurer sa proposition et l'avons aidée dans ses démarches auprès du gouvernement.

En plus de ces activités liées aux affaires gouvernementales, nous avons également, principalement par l'intermédiaire de Bill, donné à Claridge des conseils en matière de communications et des services de recherche sur l'opinion publique.

En gros, nos activités liées aux affaires gouvernementales pourraient se diviser en quatre phases. Dans la phase 1, Earncliffe a surveillé les plans du gouvernement fédéral en vue de privatiser les aérogares 1 et 2 et a donné à Claridge des conseils à cet égard. Cette phase s'est déroulée principalement au printemps de 1992.



## [Text]

In phase 2, once the government decided that it was going to proceed to privatize T1 and T2 and issue a request for proposal, Earnscliffe tried to assist Claridge in convincing the federal government that any request for proposal should evaluate bidders on their financial ability to build and operate T1 and T2, as well as their operational ability to build and operate at Pearson. As you know, financial ability was not part of the final criteria used to evaluate the proposals.

Through this phase, which covered the period through the spring, summer and fall of 1992, Earnscliffe assisted Claridge in the preparation of its proposal and helped Claridge make representations to bureaucratic and political representatives of the government. Our activities were coordinated so that Claridge led the representations with Earnscliffe supplementing its efforts.

The key representatives of the government in this regard were senior officials in lead departments such as Transportation, PCO and Industry. As well, we contacted political assistants to key ministers and MPs who were or could have been interested in the issue, generally speaking, people from the Toronto area.

In terms of acting on behalf of Claridge, our activities at Earnscliffe generally consisted of telephoning bureaucrats and political aides to make sure we knew what was occurring from a process point of view and making sure that they, the bureaucrats and political aides, knew our, that is, Claridge's position on the different issues.

In phase 3, after the government's decision in December 1992 to choose Paxport instead of Claridge to privatize T1 and T2, our efforts generally focused on monitoring how well Paxport were doing in fulfilling the requirements that it and the federal government had agreed to after the federal government's decision to award Paxport the contract to privatize T1 and T2.

Shortly thereafter, Claridge and Paxport decided to form a joint venture for the purpose of privatizing T1 and T2 and combining it with T3. This resulted in the creation of the Pearson Development Corporation which became the corporate entity that negotiated the final contract with the federal government to privatize T1 and T2. This contract was then agreed to in principle in June 1993, approved by Treasury Board in August 1993, and signed by the parties the first week of October 1993.

I would like to emphasize here, senators, that the dates for the October signing were decided on by officials back in June when the agreement in principle was reached.

In phase 4, which continues today and which began in December 1993 when the current government announced that it was cancelling Pearson Development Corporation's contract to privatize T1 and T2, Earnscliffe has continued to monitor developments for Claridge as they relate to the Pearson issue.

## [Traduction]

Dans la phase 2, après que le gouvernement a eu décidé d'aller de l'avant avec la privatisation des aéroports 1 et 2 et fait une demande de propositions, Earnscliffe a essayé d'aider Claridge à convaincre le gouvernement fédéral que les soumissionnaires devaient être évalués en fonction de leur capacité de réaménager et d'exploiter les aéroports 1 et 2, tant du point de vue financier que du point de vue opérationnel. Comme vous le savez, la capacité financière ne faisait pas partie des critères utilisés pour évaluer les propositions.

Durant cette phase, qui s'est échelonnée sur quelques mois entre le printemps et l'automne de 1992, Earnscliffe a aidé Claridge à préparer sa proposition et à faire des démarches auprès des représentants bureaucratiques et politiques du gouvernement. Nos activités étaient coordonnées de façon à ce que ce soit Claridge qui fasse le gros des démarches, Earnscliffe ne faisant qu'appuyer ses efforts.

Les représentants clés du gouvernement à cet égard étaient des hauts fonctionnaires de ministères directeurs comme ceux des Transports et de l'Industrie et le Bureau du Conseil privé. De plus, nous avons communiqué avec les adjoints politiques de ministres et de députés qui s'intéressaient ou auraient pu s'intéresser à la question, principalement des gens de la région de Toronto.

Les démarches qu'Earnscliffe a faites au nom de Claridge ont consisté principalement à téléphoner à des bureaucrates et à des adjoints politiques pour nous assurer que nous savions ce qui se passait sur le plan du processus et pour nous assurer que ces bureaucrates et adjoints politiques étaient bien au courant de la position de Claridge sur les différentes questions.

Dans la phase 3, après que le gouvernement eut décidé, en décembre 1992, de choisir Paxport au lieu de Claridge pour la privatisation des aéroports 1 et 2, nos efforts ont consisté surtout à surveiller la façon dont Paxport s'acquittait des obligations sur lesquelles la société et le gouvernement fédéral s'étaient entendus après la décision du gouvernement d'accorder à Paxport le contrat de privatisation des aéroports 1 et 2.

Peu de temps après, Claridge et Paxport ont décidé de former une entreprise conjointe pour la privatisation des aéroports 1 et 2, en plus de l'exploitation de l'aéroport 3, ce qui a donné lieu à la création de la *Pearson Development Corporation*. C'est cette société qui a négocié le contrat final de privatisation des aéroports 1 et 2 avec le gouvernement fédéral. Ce contrat a fait l'objet d'une entente de principe en juin 1993, a été approuvé par le Conseil du Trésor en août 1993 et a été signé par les parties durant la première semaine d'octobre 1993.

Je tiens à signaler, sénateurs, que la date de signature du contrat en octobre a été décidée par les fonctionnaires en juin, lorsque l'entente de principe a été conclue.

Dans la phase 4, qui se poursuit aujourd'hui et qui a commencé en décembre 1993, lorsque le gouvernement actuel a annoncé l'annulation du contrat conclu avec la *Pearson Development Corporation* pour la privatisation des aéroports 1 et 2, Earnscliffe continue de suivre le dossier Pearson pour le compte de Claridge.

[Texte]

Senators, I believe that summarizes the activities of Earncliffe Government Affairs on behalf of our client, Claridge Properties, as it relates to the privatization of Pearson's T1 and T2.

I would now like to ask Bill to briefly summarize Earncliffe's communications activities on behalf of Claridge and then we would be pleased to answer, to the best of our abilities, any questions you might have.

**Mr. Bill Fox, Earncliffe Strategy Group:** As a principal of the Earncliffe Strategy Group my primary responsibilities on the Pearson development dossier involved communications and public opinion research work and to a more limited extent government relations activity on behalf of Claridge Properties Ltd.

The initial communications assignments carried out in concert with our consultants included the development of a full audio-visual presentation in support of the Airport Terminal Development Group's bid; the production of a video presentation supporting the bid; printed materials, such as news releases, background materials, et cetera; speech modules; a media contact program; media messages and talking points; and preparatory sessions with ATDG's designated spokespersons.

Through the intermediate or middle stages, the assignment included the preparation of materials for formal news conferences, such as opening statements and background material; detailed preparation for various media related activities, such as visits to the editorial boards, electronic media opportunities such as interviews on national television programming, et cetera; and media monitoring.

In the period immediately following the 1993 general election — that was actually a particularly intense period and at that stage the assignment was expanded to include quantitative public opinion research, specifically focus group work; the development of some paid media messages; and an earned media strategy for Pearson Development Corporation's designated spokespersons.

In more recent months, Earncliffe's activities have centred on the public policy debate around Bill C-22, as well as the House and Senate committee hearings.

Senators, that summarizes our research and communications activities on behalf of Claridge Inc.

**Mr. Near:** Senators, before we begin questioning I would like to make one final comment, if I may. This committee has asked us as private citizens working in a privately owned company, Earncliffe, which has a commercial relationship with another private sector company, Claridge, to provide you with copies of both our invoices, as well as our written advice to our client.

[Translation]

Sénateurs, je crois que cela résume les activités que la division des affaires gouvernementales d'Earncliffe a effectuées au nom de notre client, *Claridge Properties*, relativement à la privatisation des aéroports 1 et 2 de l'aéroport Pearson.

Je vais maintenant demander à Bill de résumer brièvement le travail qu'Earncliffe a fait au nom de Claridge dans le domaine des communications, et nous nous ferons un plaisir de répondre ensuite, du mieux que nous pouvons, aux questions que vous aurez à nous poser.

**M. Bill Fox, Earncliffe Strategy Group:** En tant que directeur à la firme *Earncliffe Strategy Group*, mes principales responsabilités dans le dossier Pearson étaient liées aux communications et à la recherche sur l'opinion publique. J'ai également fait, dans une moindre mesure, des activités liées aux relations avec le gouvernement au nom de *Claridge Properties Ltd.*

Sur le plan des communications, le travail effectué de concert avec nos consultants comprenait l'élaboration d'une présentation audio-visuelle complète à l'appui de la proposition de la société *Airport Terminal Development Group*; la production d'une bande vidéo à l'appui de la proposition; la production de documents imprimés comme des communiqués de presse, des documents de référence, et cetera; la rédaction de discours-types, l'élaboration d'un programme de relations avec les médias, la préparation de messages pour diffusion dans les médias et de sujets d'entretien, et la tenue de séances préparatoires avec les porte-parole désignés d'ATDG.

Durant les étapes intermédiaires, notre travail comprenait la préparation de documents pour les conférences de presse, comme les déclarations préliminaires et les documents complémentaires, la planification détaillée de diverses activités liées aux médias comme les visites aux comités de rédaction, les possibilités de contact avec les médias électroniques, comme les interviews à la télévision nationale, et cetera, ainsi que la surveillance des reportages des médias.

Durant la période qui a suivi immédiatement les élections générales de 1993... c'était une période particulièrement intense, durant laquelle notre mission a été élargie pour inclure de la recherche quantitative sur l'opinion publique, plus précisément du travail de recherche auprès de groupes cibles, la préparation de certains messages payés pour diffusion dans les médias, et une stratégie de relations avec les médias pour les porte-parole désignés de la *Pearson Development Corporation*.

Au cours des derniers mois, les activités d'Earncliffe ont été axées sur le débat public concernant le projet de loi C-22 ainsi que sur les audiences des comités de la Chambre et du Sénat.

Sénateurs, cela résume les activités que nous avons faites au nom de Claridge Inc. dans le domaine de la recherche et des communications.

**M. Near:** Sénateurs, avant que nous ne passions aux questions, j'aimerais faire une dernière remarque. Le comité nous a demandés, en tant que simples citoyens travaillant pour une société privée, Earncliffe, qui a des relations commerciales avec une autre société du secteur privé, Claridge, de vous fournir des copies de nos factures et des conseils que nous avons donnés par

[Text]

Senators, we have with the agreement of our client, and in the interests of complete openness, met both these requests. However, we believe that your request establishes a most unfortunate precedent.

You have asked us to do something that members of the House of Commons and Senate do not ask of themselves or the government, namely, to make public the details of private relationships.

By way of illustration, the clerk of this committee requested in writing that we provide this committee with copies of our invoices. Yet the federal Department of Justice, for reasons it is best positioned to explain, decided that such information was privileged. Its documents, which you have, include the invoices but with the dollar figures whited out.

No one, senators, requires you or your colleagues in the House unless they are in cabinet to make public the details of their business relationships, but we have been asked to do so.

Likewise, you asked us to provide you with details of our advice to our client while the government has been allowed to white out or not provide similar advisory papers that officials have written for it. I doubt very much that legal counsel for this committee would ever divulge confidential advice provided to a client; or, similarly, that a reporter would reveal a source used in a story, yet we are asked to do the equivalent.

Senators, we, by providing you with our material, are being asked to set a potentially dangerous precedent.

Now, having tabled that concern, we would be pleased to try and answer any questions you might have. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, gentlemen, and for the information of senators, the letter of Mr. Bill Neville, to which Mr. Near has referred, will be circulated. You already have it, but it will be available in both languages tomorrow before Mr. Neville's appearance.

First question.

**Senator Stewart:** I will ask some questions.

**The Chairman:** Senator Stewart.

**Senator Stewart:** Am I correct in understanding from what you have just told us that except for that brief period before the Earncliffe Strategy Group moved in on — were brought in on the Pearson undertaking, both of you, Mr. Near and Mr. Fox, were working collaboratively as part of one business entity?

**Mr. Near:** That is correct, senator.

**Senator Stewart:** Now, for whom — were you working for only one person, both natural and corporate?

**Mr. Near:** We were working for one entity, Claridge Properties, and our reporting relationship was to Peter Coughlin in Claridge.

**Senator Stewart:** And you received remuneration of whatever form from only one source?

[Traduction]

écrit à notre client. Sénateurs, pour assurer la plus grande transparence, nous avons, avec le consentement de notre client, accédé à ces deux demandes. Cependant, nous croyons que ces demandes établissent un malheureux précédent.

Vous nous avez demandé de faire quelque chose que les députés de la Chambre des communes et les sénateurs n'exigent pas d'eux-mêmes ni du gouvernement, soit de rendre publics des détails concernant des relations privées.

Par exemple, le greffier de ce comité nous a demandé par écrit de fournir au comité des copies de nos factures, alors que le ministère fédéral de la Justice, pour des raisons qu'il est mieux placé que moi pour expliquer, a décidé que de tels renseignements étaient privilégiés. Ses documents, que vous avez, comprennent les factures, mais les montants ont été cachés.

Personne, sénateurs, n'exigent de vous ou de vos collègues à la Chambre, à moins qu'ils ne soient membres du Cabinet, de rendre publics des détails concernant leurs relations d'affaires, mais on nous a demandé de le faire.

De la même façon, vous nous demandez de vous fournir des détails sur les conseils que nous donnons à nos clients, alors que le gouvernement a été autorisé à cacher ou à ne pas fournir les documents consultatifs semblables que ses fonctionnaires ont rédigés pour lui. Je doute fort que le conseiller juridique du comité accepterait de divulguer les conseils confidentiels qu'il a donnés à un client ou, de la même façon, qu'un journaliste accepterait de révéler une source. Pourtant, on nous demande de faire l'équivalent.

Sénateurs, en vous fournissant ces renseignements, nous vous aidons à établir un précédent qui pourrait être dangereux.

Maintenant que je vous ai fait part de cette préoccupation, nous sommes prêts à essayer de répondre à toutes vos questions. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup, messieurs. Je tiens à signaler aux sénateurs que la lettre de M. Neville, à laquelle M. Near a fait allusion, sera mise à leur disposition à titre d'information. Vous l'avez déjà, mais elle sera disponible dans les deux langues officielles demain, avant que M. Neville ne témoigne.

Première question.

**Le sénateur Stewart:** Je vais poser quelques questions.

**Le président:** Sénateur Stewart.

**Le sénateur Stewart:** Ai-je bien compris, d'après ce que vous venez de nous dire, que, sauf pendant cette brève période avant que la firme *Earncliffe Strategy Group* ne soit appelée à travailler au dossier Pearson, vous travailliez tous les deux en collaboration, M. Near et M. Fox, au sein de la même entité commerciale?

**M. Near:** C'est exact, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Travailliez-vous pour une seule personne physique et morale?

**M. Near:** Nous travaillions pour une entité, *Claridge Properties*, et nous rendions compte à Peter Coughlin, de Claridge.

**Le sénateur Stewart:** Et votre rémunération, quelle que soit sa forme, provenait d'une seule source?



[Texte]

**Mr. Near:** Correct. Claridge.

**Senator Stewart:** Yes. How do you decide — I don't know anything about lobbying. Although the chairman has told us in his *ex cathedra* statement that it is now an essential part of public affairs, I have to confess that I am quite innocent — or "ignorant" is the better word.

How are fees determined? Sometimes we — in these papers I see the expression "retainer", and then at other times I see, well, "fee for consulting services". I had the impression, perhaps I am wrong, that a retainer, in a sense, engaged a person and thus excluded that person from serving, perhaps, a competitor, but did not cover all the services performed by the engagee for the engager.

How do you — do you work on that basis, that you get a retainer, which simply assures that you are available on behalf of the persons for whom you are working; or do you get a retainer plus — I am not talking about expenses — but plus a fee for particular services? How is that —

**Mr. Near:** There is no definition that I could give you as to what individual firms do. There are different practices.

Generally speaking, for our purposes, we have two types of relationships with our clients, the so-called retainer relationship, which quite frankly generally speaking is a relationship, from our point of view, which tends to be more than a 12-month period; and it is purely for an internal recording purposes. But a retainer is an ongoing relationship that can go one, two, three and, in some instances, up to ten years.

In addition to that, we have project relationships which, generally speaking, start off with a shorter period of time planned. It isn't unusual for a project relationship to evolve into a retainer relationship because the project by definition doesn't finish in a short enough period of time.

**Senator Stewart:** In this case, were both those kinds of payments involved? Were you receiving a retainer and then in a sense an ad hoc payment?

**Mr. Near:** No. We received from Claridge monthly fixed fee compensation for our government affairs activities and for our communications activities and it didn't — the amount of compensation we received did not vary depending upon the amount of work done. Whether there was a lot of activity in a particular month or whether there was little activity in a particular month, the amount of compensation stayed the same.

May I just add, Bill correctly points —

**Mr. Fox:** There were one or two exceptional circumstances. For instance, when we did the focus groups, there was an additional charge related to that quantitative research activity.

**Mr. Near:** Likewise, I think, senator, in the invoices that we provided to you there were some additional charges for some contract work out we did to have people help us prepare audio-visual material, et cetera.

[Translation]

**M. Near:** C'est exact. Claridge.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Comment décidez-vous... Je ne connais pas grand-chose au lobbying. Même si le président nous a dit, dans sa déclaration *ex cathedra*, que le lobbying est devenu un élément essentiel des affaires publiques, je dois avouer que je suis tout à fait innocent... ou devrais-je dire ignorant.

Comment les honoraires sont-ils déterminés? Dans ces documents, je vois le terme «acompte», et je vois aussi parfois l'expression «honoraires pour services de consultations». J'avais l'impression, et j'ai peut-être tort, qu'un acompte liait une personne envers son client et empêchait donc cette personne de travailler pour un concurrent, mais qu'il ne couvrait pas tous les services fournis au client.

Travaillez-vous de cette façon, c'est-à-dire que vous recevez un acompte qui ne fait que garantir votre disponibilité à l'égard de votre client, ou recevez-vous un acompte, plus des honoraires (et je ne parle pas ici des dépenses), pour certains services en particulier?

**M. Near:** Je ne peux pas vous dire comment chaque entreprise fonctionne. Les pratiques diffèrent d'un endroit à l'autre.

De façon générale, en ce qui nous concerne, nous avons deux types de relations avec nos clients. Nous avons la relation fondée sur un acompte, qui, pour nous, s'étend généralement sur une période supérieure à douze mois, et c'est purement aux fins de nos registres internes. Mais une relation fondée sur un acompte est une relation qui peut durer un, deux, trois et même jusqu'à dix ans dans certains cas.

Puis il y a la relation fondée sur un projet, qui, règle générale, doit s'étendre sur une période plus courte. Il n'est pas inhabituel qu'une relation fondée sur un projet ne se transforme en relation fondée sur un acompte parce que le projet dure plus longtemps que prévu.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas, receviez-vous les deux formes de paiements? Receviez-vous à la fois un acompte et des honoraires supplémentaires?

**M. Near:** Non. Claridge nous versait des honoraires mensuels fixes pour nos activités liées aux affaires gouvernementales et pour nos activités liées aux communications. La rémunération que nous recevions ne variait pas en fonction du travail accompli. On nous versait le même montant, quelle que soit l'intensité de nos activités durant le mois en question.

Je voudrais ajouter quelque chose. Bill a signalé...

**M. Fox:** Il y a eu une ou deux exceptions. Par exemple, lorsque nous avons fait les groupes cibles, il y avait des frais additionnels pour ce genre d'activité de recherche quantitative.

**M. Near:** De la même façon, je crois, sénateur, que dans les factures que nous vous avons fournies, il y avait des frais additionnels pour du travail que nous avons confié à des gens en sous-traitance pour nous aider à préparer le matériel audio-visuel, et cetera.

[Text]

**Senator Stewart:** Am I correct in thinking that the amount of money that you received per month for your government affairs work was \$5,000?

**Mr. Near:** That is correct.

**Senator Stewart:** So you were paid — for a full year that would be \$60,000?

**Mr. Near:** That is correct.

**Senator Stewart:** And in the case of the communication advice, it would be \$48,000 for the year, \$4,000 a month?

**Mr. Near:** Correct.

**Senator Stewart:** Did you think you were adequately paid?

**Mr. Near:** Well, it was a set of fees that, more importantly, the client and we were happy with it and it was absolutely consistent with other fees that we have charged — that we have and do charge to a number of other clients.

**Senator Stewart:** I see.

**Mr. Near:** There is nothing unusual about it.

**Senator Stewart:** Either it being high or low.

**Mr. Near:** That is right. I will tell you that we do have clients who have lesser fees and we do have clients who have more fees. What we try to do is structure a fee that we believe — and it is guesstimate, if you will — is going to be fair to us and fair to our client.

**Senator Stewart:** Could you tell us on the government affairs side, were you getting \$5,000 a month?

**Mr. Near:** The firm got \$5,000 a month.

**Senator Stewart:** Yes, that is right. What was your total with regard to the Pearson project, that is, when you first were engaged by Claridge, to the point where the government's — the present government's decision to terminate the contract was announced?

**Mr. Near:** You would have to do the math. We started in May 1992 working for Claridge and so, effectively, there we have what, seven months, at 5,000 a month, and we worked through 1993 and into 1994 when it was terminated and we are still working for them now. So, you know, ballpark 150,000, I would say.

**Senator Stewart:** That is good. Thank you.

Have you ever charged a performance fee? You know what I mean by a performance fee?

**Mr. Near:** Yes, I do. We have charged them. It isn't a practice that we generally have. Historically, we have tried to stay away from it. Quite frankly, sometimes we have found that smaller firms who have a particular project that they are interested in asked us to charge performance fees because they can't afford \$5,000 a month. So we have had those kinds of situations.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Ai-je raison de croire que les honoraires mensuels que vous avez reçus pour vos conseils en matière gouvernementale s'élevaient à 5 000 \$?

**M. Near:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez donc reçu, pour une année entière, la somme de 60 000 \$?

**M. Near:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Pour ce qui est des conseils en matière de communications, les honoraires s'élevaient à 48 000 \$ par année, soit 4 000 \$ par mois?

**M. Near:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Pensez-vous avoir été rémunéré de façon adéquate?

**M. Near:** Eh bien, il est surtout important de mentionner qu'il s'agissait d'honoraires qui nous satisfaisaient, notre client et nous, et qui étaient tout à fait comparables aux honoraires que nous exigeons à l'époque et que nous demandons à un certain nombre d'autres clients.

**Le sénateur Stewart:** Je vois.

**M. Near:** Il n'y a rien d'inhabituel dans cette pratique.

**Le sénateur Stewart:** Ces honoraires n'étaient ni trop élevés, ni trop bas.

**M. Near:** C'est juste. Je vous dirai que nous avons des clients à qui nous demandons moins et d'autres à qui nous demandons plus. Nous tentons d'établir des honoraires que nous estimons, au jugé si vous voulez, à la fois justes pour nous et justes pour notre client.

**Le sénateur Stewart:** Pouvez-vous nous dire si vous receviez, pour vos conseils en matière gouvernementale, 5 000 \$ par mois?

**M. Near:** Notre firme recevait 5 000 \$ par mois.

**Le sénateur Stewart:** Oui, c'est exact. Combien avez-vous reçu en tout pour le projet Pearson, c'est-à-dire à partir du moment où vos services ont été retenus par Claridge jusqu'au moment où le gouvernement, soit le gouvernement actuel, a annoncé qu'il mettait fin à ce contrat?

**M. Near:** Il vous faudra faire des calculs. Nous avons commencé à travailler pour Claridge en mai 1992, ce qui fait, en somme, sept mois, à 5 000 \$ par mois, puis nous avons travaillé pour cette firme pendant toute l'année 1993 et au début de 1994, jusqu'au moment où le contrat a été annulé, et nous travaillons toujours pour elle. Donc, je dirais que nous avons reçu approximativement 150 000 dollars.

**Le sénateur Stewart:** C'est bien. Merci.

Avez-vous déjà exigé une prime de rendement? Vous savez ce que je veux dire par prime de rendement?

**M. Near:** Oui, je comprends. Nous en avons déjà exigée. Ce n'est pas l'une de nos pratiques courantes. Nous avons toujours tenté d'éviter de le faire. En toute franchise, il nous est parfois arrivé d'exiger une prime de rendement, à la demande de petites entreprises qui nous confiaient des projets particuliers et qui n'avaient pas les moyens de nous verser 5 000 \$ par mois. Nous

## [Texte]

They would be much the exception as opposed to the rule. Our general practice is to charge a flat fee of the order we just described and we don't charge — and we stay away from performance fees and we stay away from hourly rates as well on the other end.

**Senator Stewart:** Have you — why do you stay away from performance fees? I should have thought that you would work much harder if a performance fee was —

**Mr. Near:** No. It doesn't affect how hard we work. It is literally a function of — it is just much more straightforward. In some circles, there seems to be a taint associated with performance fees and, as a result, we have tried to avoid them.

**Senator Stewart:** You mention that in certain circumstances dealing with relatively small entities you have used the performance fee technique. Typically, how much would the performance be? Are we talking about 10,000, 15,000?

**Mr. Near:** I can't answer the question.

**Senator Stewart:** How high? Give us a bracket.

**Mr. Near:** A hundred thousand dollars would be the maximum over a couple of years kind of thing of work, if you will.

**Senator Stewart:** Thank you very much. Can we shift away from money to your qualifications? I would like answers from both witnesses on this one.

How does one qualify? How does one train to do the work that you do?

**Mr. Near:** I guess, speaking for myself and then Bill will comment, there is no course. There is no school one goes to to learn how to become a quote lobbyist or government affairs advisor. My experience, quite frankly, is twofold.

Let me give you academic and then we can move from that to business. Probably for the edification only of Senator Kirby, my bachelor of mathematics degree is from Waterloo in combinatorics and optimization. I won't explain it to anybody. Perhaps the good senator might care to later.

**Senator Kirby:** This is the first time we have got two mathematicians around this table ever.

**Senator Grafstein:** Could you say that again?

**Mr. Near:** Bachelor of mathematics, combinatorics and optimization; and then a bachelor of mathematics — or an M.B.A. from the University of Toronto.

I have worked in the oil industry for about 10 years prior to coming up to Ottawa in 1979 to work for the then Minister of Energy, former Governor General Ray Hnatyshyn. I have worked

## [Translation]

nous sommes donc retrouvés dans de telles situations. C'est plutôt l'exception que la règle. En général, nous imposons des honoraires fixes au montant dont nous venons de parler, et nous tentons d'éviter les primes de rendement tout comme les taux horaires d'ailleurs.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi vous abstenez-vous d'exiger des primes de rendement? J'aurais cru qu'une prime de rendement vous motiverait davantage...

**M. Near:** Non. Cela ne nous incite pas à travailler davantage. Nous avons choisi d'appliquer une formule beaucoup plus simple et directe. Comme certaines personnes ont une mauvaise opinion des primes de rendement, nous nous abstenons d'en exiger.

**Le sénateur Stewart:** Vous mentionnez que dans certaines circonstances, lorsque vous avez fait affaire avec des organisations relativement petites, vous avez demandé une prime de rendement. En général, à combien s'élèverait cette prime? Serait-ce environ 10 000 \$ ou 15 000 \$?

**M. Near:** Je ne peux répondre à cette question.

**Le sénateur Stewart:** À combien s'élèverait-elle? Donnez-nous une idée.

**M. Near:** Disons que 100 000 dollars, répartis sur deux ans, serait la somme maximale que nous pourrions exiger pour ce genre de travail.

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup. Pourrions-nous maintenant passer de vos honoraires à vos compétences? J'aimerais que les deux témoins répondent aux questions suivantes.

Comment peut-on se qualifier pour exercer votre profession? Comment peut-on obtenir la formation nécessaire pour faire le travail que vous faites?

**M. Near:** En ce qui me concerne, et Bill pourra vous répondre à son tour, je crois qu'il n'existe aucun cours pertinent. Il n'y a pas d'école qui offre un cours pour devenir lobbyiste entre guillemets ou consultant en affaires gouvernementales. Pour tout vous dire, je possède de l'expérience dans deux domaines.

Permettez-moi de vous décrire mes études, ensuite je passerai à mon expérience de travail. Pour l'édification ne serait-ce que du sénateur Kirby, je précise que j'ai obtenu de l'Université de Waterloo un baccalauréat en mathématique, avec spécialisation en combinatoire et optimisation. Je ne me perdrai pas en explication. Le sénateur pourra peut-être vous fournir des explications un peu plus tard.

**Le sénateur Kirby:** C'est la toute première fois que deux mathématiciens se retrouvent assis à cette table.

**Le sénateur Grafstein:** Pourriez-vous répéter cela?

**M. Near:** Un baccalauréat en mathématique, avec spécialisation en combinatoire et en optimisation, puis une maîtrise en administration des affaires de l'Université de Toronto.

J'ai oeuvré au sein de l'industrie pétrolière pendant environ dix ans avant de venir m'installer à Ottawa, en 1979, pour travailler pour le ministre de l'Énergie de l'époque et



[Text]

in government. I have worked for other government affairs firms at the time specializing in energy policy.

I would say to you that, generally speaking, most people who are in the government affairs business have a knowledge of one or more policy areas. They have a knowledge of the process of government. They have an understanding of how the business — how business works; the kinds of pressures that are on business; and have an understanding of the communication requirements that their clients, in our case general speaking, business would have.

**Senator Stewart:** Did you work in any other minister's office?

**Mr. Near:** I have worked for the — for Senator Carney when she was the Minister of Energy, Mines and Resources in 1984 during the negotiations of the various energy accords.

**Senator Stewart:** Have you ever been a member of the public service?

**Mr. Near:** Yes, I was. In 1969, I worked as a civil servant for the government for a year.

**Senator Stewart:** Did you have to take the oath required under the Official Secrets Act?

**Mr. Near:** In 1969?

**Senator Stewart:** Yes. Do you remember?

**Mr. Near:** To tell you the truth I couldn't tell you. But I have obviously had a variety of security clearances, I guess to whatever the top secret range would be as a result of being a chief of staff in a minister's office.

Does that answer the question for me? Perhaps Bill would like to —

**Senator Stewart:** I have one other subject under this heading and I will ask you about it. Have you ever had an opportunity to participate in a political electoral campaign?

**Mr. Near:** Many times. More times than my family would like. I have been involved in the political process as a volunteer going back to the mid-seventies in Ontario working for the Conservative Party and Premier Davis at the time.

I worked in the 1979 election, federal election; the 1980 federal election; the 1984 and 1988 federal elections; and in the 1993 federal election in a variety of jobs. In all instances always as a volunteer.

**Senator Stewart:** Now, on three occasions as a result of these elections, the Progressive Conservative Party formed a government. Did you ever participate in what is called a "transition team"?

**Mr. Near:** No, not specifically, no. What I generally did during elections was help run the election and, generally speaking, after it was over my objective was a rest.

**Senator Grafstein:** Your objective was?

[Traduction]

l'ex-Gouverneur général, Ray Hnatyshyn. J'ai travaillé pour d'autres firmes d'experts-conseils en affaires gouvernementales à l'époque, me spécialisant dans la politique énergétique.

Je peux vous dire qu'en général, la plupart des consultants en affaires gouvernementales possèdent des connaissances dans un ou plusieurs secteurs d'activité. Ils connaissent les rouages du gouvernement. Ils savent la façon dont les entreprises fonctionnent, le genre de pressions qu'elles subissent et les besoins en communications de leurs clients, en général, des entreprises dans notre cas.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous travaillé pour d'autres ministres?

**M. Near:** En 1984, j'ai travaillé pour le sénateur Carney, à l'époque où elle était ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources, pendant la négociation de diverses ententes sur l'énergie.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous déjà été fonctionnaire?

**M. Near:** Oui. En 1969, j'ai fait partie de la fonction publique pendant un an.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous prêté le serment exigé aux termes de la Loi sur les secrets officiels?

**M. Near:** En 1969?

**Le sénateur Stewart:** Oui. Vous souvenez-vous si vous avez prêté serment?

**M. Near:** En toute vérité, je ne me rappelle pas. De toute évidence, j'ai obtenu diverses autorisations de sécurité, jusqu'à la cote de sécurité maximale nécessaire pour être chef de cabinet, j' imagine.

Cela répond-il à vos questions à mon sujet? Bill voudra peut-être...

**Le sénateur Stewart:** J'ai une autre question connexe que je voudrais vous poser. Avez-vous déjà eu l'occasion de participer à une campagne électorale?

**M. Near:** Très souvent. Trop souvent même, au goût de ma famille. En tant que bénévole, j'ai participé aux campagnes électorales organisées en Ontario à partir du milieu des années 70. À l'époque, je travaillais pour le Parti conservateur et le premier ministre Davis.

J'ai travaillé aux élections fédérales de 1979, aux élections fédérales de 1980, aux élections fédérales de 1984 et de 1988. Je me suis également occupé de diverses tâches aux élections fédérales de 1993. Toujours à titre de bénévole.

**Le sénateur Stewart:** À trois occasions, à la suite de ces élections, le Parti progressiste-conservateur a formé le gouvernement. Avez-vous fait partie de ce qu'on appelle «l'équipe de transition»?

**M. Near:** Non, pas de façon particulière, non. En général, je participais à l'organisation de la campagne électorale, puis mon objectif après les élections était de me reposer.

**Le sénateur Grafstein:** Quel était votre objectif?

[Texte]

**Mr. Near:** I was a little tired and other people were doing transition planning, as many — as I look around this room — many senators would understand. Generally, the responsibilities are kind of split off and there are a certain number of people charged with running the election and another set of people are involved with, hopefully, doing transition.

**Senator Stewart:** So, for greater certainty, you were telling us that you had nothing to do with restructuring of the government in 1984 or at the time when Ms Campbell took over from Mr. Mulroney?

**Mr. Near:** In 1984, I provided advice to what was a transition team; and it was by way of thoughts on how one would organize and structure ministers' offices if the Conservative government — if the Conservative Party were to form the government. I wrote some papers and provided that to the party. Vis-à-vis Ms Campbell in 1993, no, the answer is no.

**Senator Stewart:** Are these papers so sensitive that they couldn't be made available to those who want to reform government structure?

**Mr. Near:** I doubt whether I have them, to tell you the truth.

**Senator Stewart:** Perhaps Mr. Fox would take us through the same — it is qualifications. Have you worked in a minister's office? Have you been in the public service? Have you participated in election campaigns? Have you participated in the reconstitution of the government structure at the time — after an election or in selection of personnel to occupy positions of discretion and power?

**Mr. Fox:** Okay. My education background is Université Paris, Sorbonne; Saint Patrick's College, Carleton University. I hold a masters degree in journalism from Carleton University. I was the 1995 Goldsmith Fellow at the Jones Shornstein Centre on Press Politics and Public Policy, John F. Kennedy School of Government, Harvard University.

My professional career, I ran away to the newspaper as a copy person, known at the time as a copyboy.

**Senator Stewart:** You fell into the media, all right — descended into the media.

**Mr. Fox:** In 1967, I worked for a number of years in the Southam Company in various and sundry locales. My last two media jobs were as, respectively, the Ottawa and Washington Bureau Chief of the *Toronto Star*. I have done work in television as well, and radio.

In 1984, I joined the staff of then opposition leader Brian Mulroney as press secretary. I was subsequently appointed press secretary in the office of the Prime Minister in September of 1984. After about a year or so I was also named the director of communications in the Prime Minister's office and I served there until May of 1987.

I was involved in a number of campaigns. I was a sort of designated spokesperson for the party in a number of campaigns and spent two and a half years on Thursday mornings as a

[Translation]

**M. Near:** J'étais un peu fatigué et il y avait d'autres personnes qui planifiaient la transition, comme bien des gens ici, dans cette salle, le savent. En général, les responsabilités sont partagées et certaines personnes veillent à la bonne marche de la campagne électorale et d'autres espèrent pouvoir s'occuper de la transition.

**Le sénateur Stewart:** Donc, si j'ai bien compris, vous nous avez dit que vous n'aviez rien eu à voir avec la restructuration du gouvernement en 1984, ou lorsque Mme Campbell a pris la relève de M. Mulroney?

**M. Near:** En 1984, j'ai fourni à une équipe de transition des conseils sous forme de suggestions en ce qui concerne l'organisation et la structure des cabinets de ministre au cas où, et je dis bien au cas où le Parti conservateur était élu. J'ai rédigé certains rapports que j'ai remis au parti. Dans le cas de Mme Campbell en 1993, la réponse à votre question est non.

**Le sénateur Stewart:** Ces rapports sont-ils si confidentiels qu'ils n'ont pu être remis à ceux qui désirent réviser la structure gouvernementale?

**M. Near:** À vrai dire, je ne crois pas en avoir gardé des copies.

**Le sénateur Stewart:** M. Fox pourrait peut-être à son tour nous décrire ses compétences. Avez-vous travaillé au cabinet d'un ministre? Avez-vous fait partie de la fonction publique? Avez-vous participé à des campagnes électorales? Avez-vous participé à la réforme de la structure gouvernementale après la tenue d'élections ou à la nomination de gens à des postes où ils jouiraient de grands pouvoirs discrétionnaires?

**M. Fox:** Bon. J'ai fait des études à l'Université de Paris, à la Sorbonne, au collège Saint Patrick et à l'Université Carleton. J'ai une maîtrise en journalisme de l'Université Carleton. En 1995, j'ai reçu la bourse Goldsmith, du *Jones Shornstein Centre on Press Politics and Public Policy*, John F. Kennedy School of Government, de l'Université Harvard.

Pour ce qui est de ma carrière professionnelle, j'ai commencé dans la presse en tant que débutant ou apprenti-rédacteur.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez vraiment commencé au bas de l'échelle, dans ce domaine.

**M. Fox:** Vers 1967, j'ai travaillé pendant un certain nombre d'années pour la société Southam, dans diverses localités. Les deux derniers postes que j'ai occupés dans la presse ont été ceux de correspondant en chef du *Toronto Star* à Ottawa et à Washington. J'ai aussi travaillé à la télévision, de même qu'à la radio.

En 1984, je me suis joint, en tant qu'attaché de presse, au personnel de Brian Mulroney, qui était à l'époque chef de l'opposition. Par la suite, en septembre 1984, j'ai été nommé attaché de presse au cabinet du premier ministre. Au bout d'environ un an, j'ai également été nommé directeur des communications au cabinet du premier ministre, poste que j'ai occupé jusqu'en mai 1987.

J'ai participé à un certain nombre de campagnes électorales. J'ai agi un peu comme le porte-parole désigné du parti au cours d'un certain nombre de campagnes électorales et, pendant

[Text]

member of a political panel on a national television network as the designated spokesperson for a political party, I guess.

**Senator Stewart:** Did you participate in reconstruction in '84 —

**Senator Jessiman:** Who else was on that program?

**Senator Kirby:** Bill was the heavyweight.

**Mr. Fox:** Literally and not figuratively, to my dismay.

**Senator Stewart:** I don't understand these in jokes, chairman.

**Senator Grafstein:** It goes to gravity, senator.

**Senator Stewart:** Did you participate in any way in the reconstruction of the government in 1984 or in the revision, shall I say, of the government when Ms Campbell became Prime Minister?

**Mr. Fox:** I was not involved with the transition team in 1984 in any direct or formal way. I was consulted by a number of ministers and/or ministers' chiefs of staff about candidates for positions of press secretary in ministers' offices through that period and have been on an ongoing basis since then.

**Senator Stewart:** What about 1993?

**Mr. Fox:** In 1993, I was not involved in the Campbell government, no.

**Senator Stewart:** In any way?

**Mr. Fox:** No. I mean apart from — actually, I went and advanced a trip to the United Nations during the campaign.

**Senator Stewart:** And you did not participate in what I call the revision of the government?

**Mr. Fox:** No.

**Senator Stewart:** After Mr. Mulroney's resignation?

**Mr. Fox:** That is correct.

**Senator Stewart:** All right. In the statement, chairman, Mr. Near said that one of the functions was to seek out information and to help Claridge make representations to the bureaucratic and political representatives of the government.

So far I have heard no bureaucratic representative of the government, to borrow the language, say that he — I think that is correct — he —

**Senator Jessiman:** Or she.

**Senator Stewart:** I didn't hear them.

**Senator Jessiman:** You didn't read the transcript, then.

**Senator Stewart:** — received any such representation. Should I conclude from this that almost all your work was in relation to

[Traduction]

deux ans et demi, j'ai participé le jeudi matin, à une table ronde sur les ondes d'un réseau national de télévision, où je me faisais, j'imagine, le porte-parole d'un parti politique.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous participé à la restructuration de 1984?

**Le sénateur Jessiman:** Qui d'autre participait à ce programme?

**Le sénateur Kirby:** Bill était l'homme de poids dans cette affaire.

**M. Fox:** Au propre, et non au figuré, à mon grand désarroi.

**Le sénateur Stewart:** Je ne comprends pas ces jeux de mot, monsieur le président.

**Le sénateur Grafstein:** Cela a à voir avec la gravité, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous participé, d'une façon ou d'une autre, à la restructuration du gouvernement en 1984 ou à la réforme, si je puis m'exprimer ainsi, entreprise lorsque Mme Campbell est devenue premier ministre?

**M. Fox:** Je n'ai pas participé directement ou officiellement aux travaux de l'équipe de transition de 1984. Un certain nombre de ministres ou de chefs de cabinet m'ont demandé à l'époque mon avis sur les candidats aux postes d'attaché de presse de ministre et n'ont jamais cessé de me demander conseil.

**Le sénateur Stewart:** Et en 1993?

**M. Fox:** En 1993, je n'ai pas travaillé pour le gouvernement Campbell, non.

**Le sénateur Stewart:** D'aucune façon?

**M. Fox:** Non, à part le fait que j'ai agi comme éclairer pour préparer un voyage à une activité des Nations Unies pendant la campagne électorale.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'avez pas participé à ce que j'appelle la réforme du gouvernement?

**M. Fox:** Non.

**Le sénateur Stewart:** Après la démission de M. Mulroney?

**M. Fox:** C'est bien cela.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Monsieur le président, dans son exposé, M. Near a déclaré que l'une de ses fonctions était de chercher de l'information et d'aider Claridge à faire des démarches auprès des représentants bureaucratiques et politiques du gouvernement.

Jusqu'à maintenant, pour reprendre les expressions déjà utilisées, je n'ai entendu aucun représentant bureaucratique du gouvernement dire qu'il, si j'ai bien compris...

**Le sénateur Jessiman:** Ou elle.

**Le sénateur Stewart:** Je ne les ai pas entendus.

**Le sénateur Jessiman:** Alors, c'est que vous n'avez pas lu la transcription.

**Le sénateur Stewart:** ...avait été la cible de telles démarches. Dois-je en conclure que vos démarches s'adressaient essentielle-



[Texte]

ministers, chief of staff in ministers' offices, or people in central agencies such as the Privy Council Office?

**Mr. Near:** No, you should not.

**Senator Stewart:** You did deal with —

**Mr. Near:** If the she to whom I believe you were referring was Huguette Labelle, I would have spoken to her a number of times through the piece. She would have been one of the people to whom I was referring. I would also have spoken to people, as you say, in the PCO, and when I say "people" I am talking about officials; I don't mean staff in this instance the Prime Minister's office, or staff in the Minister of Transportation's office. I spoke to officials in the department — I don't know what it was called at the time, I forget — in effect, Industry Canada, those kinds of places. So we were talking to officials, as well as elected people, as well as the political staff to the elected people.

**Senator Stewart:** Could you say that your work resulted in any improvements in the request for proposals?

**Mr. Near:** Improvements in the — we would argue — hopefully, you will ask that question of our client. But we did a lot of work, as I think our opening statements indicated, in helping our client structure their proposal in a way that we think emphasized items that were of most interest from the government's point of view and, hopefully, helped with clarity of presentation that were made by our client to government officials.

**Senator Stewart:** How did you know — you are saying in effect you helped your client supply a demand. How did you know what the demand was? We were told by one witness that there was a great deal of confidentiality and secret, at least with regard to certain aspects of the proposal process. How did you know what the government — I use the term in quotes whether we are talking about ministers or public servants — how did you know what they actually wanted?

**Mr. Near:** We didn't know for sure what they actually wanted, but by understanding how the process in Ottawa works, and by understanding who the people who were involved were, and by understanding how — what kinds of things at the time would be of importance to ministers and to officials because, as I say, we have been doing this for some 15-odd years you have a sense of the kinds of things that are going to be more important and, perhaps, the kinds of things that are going to be less important. A short answer would be experience.

**Senator Stewart:** Did you cooperate with the Capital Hill Group?

**Mr. Near:** Yes. As I pointed out to you in that opening statement, when we began working for Claridge we actually started because of our relationship with Huang and Danczkay. So what actually transpired was that there were, if my memory is correct, there were four firms who were working for, if you will, Claridge after they bought out Huang and Danczkay. They

[Translation]

ment aux ministres, aux chefs de cabinet des ministres ou à des représentants d'organismes centraux comme le Bureau du Conseil privé?

**M. Near:** Non, vous auriez tort.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez fait affaire avec...

**M. Near:** Si la dame à laquelle vous faites allusion est Huguette Labelle, je dois vous dire que j'ai discuté avec elle à quelques reprises au cours de cet épisode. Elle est l'une des personnes dont je parlais. J'ai également communiqué avec des gens, comme vous le disiez, du Bureau du Conseil privé, et quand je dis "des gens", je vous parler d'agents de ce genre d'organismes. Je ne veux pas parler du personnel, dans ce cas-ci, du cabinet du premier ministre ou du cabinet du ministre des Transports. J'ai discuté avec des agents du ministère dont je ne me souviens plus du nom qu'il portait à l'époque, mais qui est en fait Industrie Canada; j'ai communiqué avec ce genre d'organismes. Donc, nous nous adressions à des agents de même qu'à des élus et au personnel politique des élus.

**Le sénateur Stewart:** Croyez-vous que votre travail a contribué à apporter des améliorations à la demande de propositions?

**M. Near:** Des améliorations... disons plutôt que nous espérons que vous poserez cette question à notre client. Toutefois, nous avons fait beaucoup de travail, comme le prouve notre déclaration préliminaire, pour aider notre client à concevoir sa proposition de façon à mettre en lumière les aspects les plus importants aux yeux du gouvernement et pour l'aider à clarifier les démarches qu'il allait entreprendre auprès des agents gouvernementaux.

**Le sénateur Stewart:** Comment saviez-vous... vous dites que vous avez aidé votre client à satisfaire à une demande. Comment connaissiez-vous la nature même de la demande? Un témoin nous a dit que certains aspects, du moins, du processus de proposition étaient très confidentiels et secrets. Comment saviez-vous ce que le gouvernement, mot que j'utilise entre guillemets puisque nous parlons ici tant de ministres que de fonctionnaires, comment saviez-vous ce que le gouvernement voulait au juste?

**M. Near:** Nous ne savions pas au juste ce que le gouvernement voulait, mais nous savions comment fonctionne le processus à Ottawa, nous connaissons les personnes chargées de l'affaire et nous savions ce à quoi les ministres et fonctionnaires attachaient beaucoup d'importance à l'époque, car, je le répète, après avoir acquis pendant une quinzaine d'années une vaste expérience dans ce domaine, on peut pressentir les choses qui auront plus d'importance et peut-être aussi celles qui en auront moins. Bref, c'est une question d'expérience.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous collaboré avec le Capital Hill Group?

**M. Near:** Oui. Comme je l'ai mentionné dans la déclaration préliminaire, nous avons commencé à travailler pour Claridge, parce que nous avions déjà des contacts avec Huang and Danczkay. En fait, si j'ai bonne mémoire, quatre firmes travaillaient, si vous voulez, pour Claridge après que celle-ci eut acquis Huang and Danczkay. Nous étions l'une de ces firmes.

[Text]

included us who had worked for Huang and Danczkay. They included, I believe, GCI, who also worked for Huang and Danczkay; and GPC same situation.

In addition to that, Claridge had engaged Capital Hill Group, specifically Mr. Metcalfe, so we worked, if you will, with all four firms and actually one of the functions that to a degree, I guess, we probably assumed, at the request of Mr. Coughlin, was almost a secretariat coordination role for the four firms that I mentioned.

**Senator Stewart:** Now, I am looking at a memo to Bill Fox, Harry Near, Pat Ross, Ramsey Withers, Gary Ouellet from Dyer and Metcalfe.

**Mr. Near:** Which one specifically, senator?

**Senator Stewart:** July 8, 1992.

**Mr. Near:** Yes, I have it.

**Senator Stewart:** You were the person who were — well, one Segal was a target of Near; is that right?

**Mr. Near:** That is right.

**Senator Stewart:** Who was McLaughlin, who was also a target?

**Mr. Near:** He was a staffer in the PMO who reported to Segal on policy issues.

**Senator Stewart:** Why was Segal a target?

**Mr. Near:** He was a contact because he was the Prime Minister's chief of staff and I called Mr. Segal on literally on one occasion right at the beginning of the process, i.e. when the government indicated that there was going to be a request for proposal, and I called him to ask him what process are you going to follow? How is this going to be handled? He indicated to me that it was going to be handled by the PCO as far as the Prime Minister's office is concerned and that was the — that ended any further conversation I had with Mr. Segal about it.

I don't recall, quite frankly, ever speaking to Mr. McLaughlin about it, but I may have over the entire period. And then after that contact with Segal, I talked, I guess exclusively, as far as that group of people were concerned, with PCO officials.

**Senator Stewart:** With PCO officials?

**Mr. Near:** Yes.

**Senator Stewart:** I see. You talked also with — Mr. Mazankowski was one of your targets?

**Mr. Near:** I did not speak to Mr. Mazankowski but I spoke a number of times with his chief of staff, Mr. Ebel, and Mr. Coughlin at a point during the process made a presentation to Mr. Ebel which explained in — I think I have included a copy of that presentation in the materials I provided to you, which kind of summarized the Claridge story.

[Traduction]

puisque nous avions travaillé pour *Huang and Danczkay*. Il y avait aussi, je crois, GCI, qui avait travaillé également pour *Huang and Danczkay*, et GPC, qui se retrouvait dans la même situation.

De plus, Claridge avait retenu les services du *Capital Hill Group*, et plus particulièrement de M. Metcalfe. C'est donc dire que nous avons travaillé avec ces quatre firmes. En fait, à la demande probablement de M. Coughlin, nous avons joué dans une certaine mesure le rôle de coordinateur des services de secrétariat pour les quatre firmes que j'ai mentionnées.

**Le sénateur Stewart:** J'ai ici une note de Dyer et Metcalfe à Bill Fox, Harry Near, Pat Ross, Ramsey Withers et Gary Ouellet.

**M. Near:** De laquelle exactement s'agit-il, sénateur?

**Le sénateur Stewart:** De celle du 8 juillet 1992.

**M. Near:** Oui, je l'ai aussi.

**Le sénateur Stewart:** Vous étiez chargé... c'est-à-dire qu'un dénommé Segal était l'une des cibles de Near, n'est-ce pas?

**M. Near:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Qui était ce McLaughlin, une autre des cibles visées?

**M. Near:** C'était un membre du personnel du Cabinet du premier ministre qui s'intéressait aux questions de politique et qui relevait de Segal.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi Segal était-il visé?

**M. Near:** Il était l'un de nos contacts, parce qu'il était chef de cabinet du premier ministre et j'ai communiqué avec M. Segal à une seule occasion, soit au tout début du processus, lorsque le gouvernement a annoncé qu'il lancerait une demande de propositions, pour lui demander la nature du processus que le gouvernement allait appliquer et la façon dont le tout serait organisé. Il m'a informé que, en ce qui concernait le cabinet du premier ministre, il était entendu que le dossier serait confié au Bureau du Conseil privé. Par la suite, je n'ai plus discuté de cette affaire avec M. Segal.

À vrai dire, je ne me souviens pas d'avoir eu l'occasion d'aborder cette question avec M. McLaughlin, mais cela a pu se produire au cours de toute cette période. Après ma discussion avec M. Segal, je peux dire que, parmi les gens qui ont été mentionnés, je me suis adressé, disons exclusivement, aux représentants du Bureau du Conseil privé.

**Le sénateur Stewart:** Aux représentants du Bureau du Conseil privé?

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Vous avez aussi parlé avec M. Mazankowski, qui était une autre de vos cibles, non?

**M. Near:** Je n'ai pas parlé avec M. Mazankowski, mais j'ai communiqué un certain nombre de fois avec son chef de cabinet, M. Ebel, et M. Coughlin a, au cours du processus, rencontré M. Ebel pour lui faire un exposé et lui expliquer... je crois avoir inclus, dans les documents que je vous ai remis, un exemplaire de cet exposé qui résume assez bien l'historique de Claridge.

## [Texte]

I guess, in a nutshell, many of the people there that we would have contacted, and you probably want to pursue this with Mr. Metcalfe, it was fundamentally a list of different ministers who we believed at some point in time would likely be involved in the decision-making process; their staffs; and then different officials; MPs independent of party who we thought would benefit by having a better knowledge and understanding of the merits of the Claridge proposal.

**Senator Stewart:** I notice that although you were selected as the contact for certain of the leading targets you were not selected as the target — the contact for Mr. Shortliffe. Rather, Mr. Withers and Mr. Ross were to have Shortliffe as target. You don't know — you didn't know the Clerk of the Privy Council?

**Mr. Near:** I sure did. I knew Mr. Shortliffe at the time. In fact, I think at this point in time, I stand to be corrected, I think Mr. Tellier was actually the Clerk at the time. I stand to be corrected on that.

But the reality was we were, if you will, trying to divvy up the work load.

**Senator Stewart:** But Shortliffe was in the PCO at this time?

**Mr. Near:** I believe so. I can't recall for sure.

**Senator Stewart:** He is down on —

**Mr. Near:** I understand that. I expect that was the case, but he had also been in transportation I think before so I am not exactly sure on the timing.

**Senator Stewart:** All right. So then we have another letter — rather, a memo October 27, 1992, in which we have a status report. I gather that — well, as far as the PMO is concerned, it doesn't show that you did your work. Down below it says undone, in process —

**Mr. Near:** My copy does.

**Senator Stewart:** — but in your case it's blank.

**Mr. Near:** My copy has "done" written on it. Bear in mind what this document was was a memo from Mr. Metcalfe, Mr. Dyer, to Bill and I, basically saying, "Here is what we have got. What else have you got, i.e. let's fill this thing in."

I mean, for instance, Toronto area ministers, there is a question mark associated with Mr. Ramsey. I mean I spoke to Mr. Ramsey, you know, a number of times.

**Senator Stewart:** Could we go now to — the one I was going to refer to, Chairman, is a memo to Peter Coughlin from Herb Metcalfe, and I guess that is not germane to our discussion. It is dated December 8.

**Mr. Near:** I don't know if I have that memo.

**Senator Stewart:** I suspect that it is not one —

**Mr. Near:** Was it from us?

**Senator Stewart:** Metcalfe to Coughlin.

## [Translation]

Bref, bon nombre des personnes avec qui nous avons pu communiquer, et M. Metcalfe pourra probablement vous le confirmer, sont essentiellement des ministres qui, à notre avis, auraient pu être appelés à un moment ou un autre à participer à la prise de décisions, leurs employés et divers agents gouvernementaux de même que des députés indépendants qui auraient eu intérêt, selon nous, à mieux connaître et comprendre les avantages de la proposition faite par Claridge.

**Le sénateur Stewart:** Je remarque que, même si vous avez été choisi pour communiquer avec certaines cibles importantes, on ne vous a pas demandé de communiquer avec M. Shortliffe. Cette tâche a plutôt été confiée à MM. Withers et Ross. Ne connaissiez-vous pas le greffier du Conseil privé?

**M. Near:** Oui, bien sûr, je connaissais M. Shortliffe à l'époque. En fait, corrigez-moi si j'ai tort, mais je crois que M. Tellier était greffier à l'époque. Je peux me tromper.

La vérité, c'est que nous tentions de nous répartir le travail.

**Le sénateur Stewart:** Mais M. Shortliffe ne travaillait-il pas au Bureau du Conseil privé à l'époque?

**M. Near:** Oui, je crois, mais je n'en suis pas sûr.

**Le sénateur Stewart:** Il figure...

**M. Near:** Oui, je sais. C'était probablement le cas, mais il a aussi travaillé, je crois, dans le domaine des transports. Je ne suis donc pas sûr où il était à ce moment-là.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Ensuite, nous avons une autre lettre, il s'agit plutôt d'une note de service en date du 27 octobre 1992, où on fait état de l'avancement des travaux. Je déduis de cette note que, pour ce qui est des démarches auprès du Cabinet du premier ministre, vous n'aviez pas fait votre travail. Au bas, on peut lire, pas fini, en cours...

**M. Near:** Sur ma copie...

**Le sénateur Stewart:** ... dans votre cas, on a laissé un blanc.

**M. Near:** Sur ma copie, on peut lire "fini". Il ne faut pas oublier que ce document est une note de service de MM. Metcalfe et Dyer adressée à Bill et à moi, où on dit essentiellement: «Voici ce que nous avons obtenu. Avez-vous autre chose à nous communiquer, essayons de compléter le tout.»

Prenons l'exemple des ministres de la région torontoise. Il y a un point d'interrogation à côté du nom de M. Ramsey. J'ai discuté avec M. Ramsey un certain nombre de fois.

**Le sénateur Stewart:** Pourrions-nous passer maintenant, monsieur le président, à une note de service que M. Herb Metcalfe a envoyée à Peter Coughlin, qui ne se rapporte pas vraiment, j'imagine, à notre discussion. Elle est datée du 8 décembre.

**M. Near:** Je ne sais pas si j'en ai une copie.

**Le sénateur Stewart:** J'ai l'impression qu'elle n'est pas...

**M. Near:** S'agit-il d'une note que nous avons envoyée?

**Le sénateur Stewart:** De Metcalfe à Coughlin.



[Text]

**Mr. Near:** No, I can't comment on it. I don't know it.

**Senator Stewart:** All right. When did you hear the announcement — the outcome of the government's decision with regard to the proposals in December of 1993? Did you hear that on December 6th, December 7th, December 8th? Do you remember?

**Mr. Near:** Heard it or heard rumour of it probably the week before December the 7th. There was a lot of, if you will, buzz or rumour around the town as to the fact that the government was close to making and announcing a decision and so there was a fair bit of speculation about it, if you knew — if you were following the file.

As a matter of fact, on December 5th there was a front — or a business page article in the *Toronto Star* which was the Saturday before the announcement of the seventh, which was headlined "Pearson International Airport Contract" and it was speculating that the contract was going to be announced the next week.

So there was a fair bit of, if you will, information around the town that this announcement was forthcoming. So, you know, did I know? I knew explicitly on the seventh. My memory is that I certainly strongly suspected it was coming imminently.

**Senator Stewart:** Chairman, I will stop there. I will yield at this point to Senator Kirby.

**The Chairman:** Yes, now, if I could assist you, Senator Stewart, because you have asked the question to both witnesses, but for the record I was the chairman of the transition committee in 1984.

**Senator Stewart:** Which one?

**The Chairman:** In 1984, I was the chairman of the transition committee.

**Senator Grafstein:** For what government? This is a great opportunity for me to cross-examine you, Mr. Chairman. I wouldn't let this opportunity go by.

**The Chairman:** The only way I can answer that is because that is one of the main reasons I am in the Senate now. So you will have to sort of use those incredible intellectual skills you have to try to figure it out.

**Senator Grafstein:** You are on very thin ice, Mr. Chairman.

**Senator Stewart:** You are saying that if as a result of just changes in the construction — in the structure of ministers' offices, those offices became more susceptible to targeting, you are the person whom we should hold responsible.

**The Chairman:** Absolutely. As a matter of fact, I participated in seminars at the University of Ottawa on the subject, and I have in my office files which if you would like to come over during the cocktail hour I would be happy to go through with you, senator.

**Senator Grafstein:** It might be useful.

[Traduction]

**M. Near:** Non, je ne peux pas faire de commentaires au sujet de cette note. Je ne l'ai pas vue.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Quand exactement avez-vous pris connaissance en décembre 1993 de la décision du gouvernement au sujet des propositions? En avez-vous été informé le 6, le 7 ou le 8 décembre? Vous souvenez-vous?

**M. Near:** J'ai entendu parler de cette décision ou de rumeurs à ce sujet probablement au cours de la semaine précédant le 7 décembre. De nombreuses rumeurs circulaient au sujet d'une décision imminente que le gouvernement s'apprêtait à annoncer. Cela donnait lieu à bien des conjectures de la part de ceux qui connaissaient ou suivaient l'affaire.

En fait, le 5 décembre, soit le samedi avant l'annonce faite le 7 décembre, le contrat de l'aéroport international Pearson faisait la manchette du *Toronto Star*, ou du moins l'objet d'un article dans la section des affaires. On prévoyait que le contrat serait annoncé la semaine suivante.

C'est donc dire que, selon le bruit qui courait dans la ville, la décision était imminente. Vous me demandez si j'étais au courant. Je l'ai su officiellement le 7 décembre, mais j'avais la nette impression qu'une décision à ce sujet n'allait pas tarder.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je m'arrête ici. Je laisse la parole au sénateur Kirby.

**Le président:** Oui, bon, je pourrais peut-être vous éclairer, sénateur Stewart, puisque vous avez posé la question aux deux témoins, en vous disant que j'étais président du comité de transition en 1984.

**Le sénateur Stewart:** Duquel?

**Le président:** En 1984, j'étais président du comité de transition.

**Le sénateur Grafstein:** Pour quel gouvernement? J'ai l'occasion rêvée de vous contre-interroger, monsieur le président, je ne vais pas la rater.

**Le président:** Je peux répondre à cette question, parce que c'est l'une des principales raisons pour lesquelles je siège aujourd'hui au Sénat. Il vous faudra donc mettre à profit vos grandes qualités intellectuelles si vous voulez trouver réponse à votre question.

**Le sénateur Grafstein:** Vous vous aventurez en terrain glissant, monsieur le président.

**Le sénateur Stewart:** Vous nous dites que si, à la suite de la restructuration des cabinets de ministres, certains employés sont devenus la cible des lobbyistes, c'est vous que nous devons tenir responsable.

**Le président:** Absolument. En fait, j'ai participé à des séminaires à l'Université d'Ottawa qui portaient sur cette question et j'ai, à mon bureau, des dossiers que je serais heureux de vous montrer, sénateur, à l'heure du cocktail.

**Le sénateur Grafstein:** Cela pourrait être utile.

[Texte]

**The Chairman:** It is very lonely there. I am trying to show these files.

**Senator Stewart:** Would you say that the restructuring produced the results to which you aspired?

**The Chairman:** They sure did.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, it might be useful for you to advise us in a seminar about how the old structure was cast aside and the new structure was a modest improvement and what those improvements were, in structure.

**The Chairman:** There is only one thing I regret. I always liked the good old fashioned Liberal word "principal assistant" and I fought strenuously when someone suggested in 1984 that the person be called a chief of staff. I always hated that thing that went back to Eisenhower and Sherman Adams and so on. That is the only admission I am going to make.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, I personally prefer the title executive assistant.

**The Chairman:** Senator Kirby.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. I thought for a moment you were going to invite all of the Tory House of Commons caucus to your office for a cocktail party because they would fit in the office.

I wonder if I could ask — there is one document I want to refer to, but first there is one question I want to ask Mr. Near, because I was kind of puzzled by what he said on page 5 of his statement. You talk about — this is what you call phase 3, and you say, and I will quote from what you said. You said:

— our efforts generally focused on monitoring how well Paxport was doing in fulfilling the requirements that it and the federal government had agreed to after the federal government's decision to award Paxport the contract...

And then in the very next paragraph you say:

Shortly thereafter, Claridge and Paxport decided to form a joint venture for the purpose of privatizing...

At what point did you know Mergeco was going to occur? In other words, what is the gap between those two paragraphs, in time?

**Mr. Near:** In time, maybe about a week to 10 days, if my memory serves me correctly. I think the sequence was sometime after December the 7th, pick a 10-day time period, something like that, Mr. Coughlin would have called me and said, "We are having discussions, just to let you know, and I will get back to you with more details". It was during that period that, clearly, I learned later in January, that they were obviously very busy through the Christmas period trying to see if they could put together a financial arrangement with the Paxport folks. So it would have been sometime in around there.

**Senator Kirby:** Like within days of — 10 days.

**Mr. Near:** Days, a week, 10 days, something like that.

[Translation]

**Le président:** Je me sens très seul à mon bureau. Je cherche des gens à qui je pourrais montrer ces dossiers.

**Le sénateur Stewart:** Croyez-vous que la restructuration a donné les résultats que vous aviez prévus?

**Le président:** Bien sûr.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, il serait peut-être utile que vous organisiez un séminaire pour nous parler de la façon dont la vieille structure a été abandonnée, des petites améliorations que nous vaut la nouvelle structure et de la nature exacte de ces améliorations.

**Le président:** Je ne regrette qu'une chose. J'ai toujours aimé la vieille expression libérale «adjoint principal», et j'ai exprimé ma vive opposition en 1984 lorsqu'on a proposé de parler plutôt de «chef de cabinet», expression qui remonte à l'époque d'Eisenhower, de Sherman Adams, et ainsi de suite, et que j'ai toujours détestée. C'est le seul aveu que je suis prêt à faire.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, personnellement, je préfère le titre d'adjoint exécutif.

**Le président:** Sénateur Kirby.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Pendant un instant, j'ai cru que vous alliez inviter tous les membres du caucus conservateur de la Chambre des communes à un cocktail à votre bureau, car vous avez amplement de place pour les recevoir.

Puis-je vous demander... Avant de parler d'un certain document, je voudrais poser une question à M. Near au sujet de ce qu'il déclare à la page 5 de son mémoire et qui me laisse plutôt perplexe. À l'égard de ce que vous appelez la phase 3, vous dites à peu près ceci:

[...] nous nous sommes efforcés en général d'évaluer la mesure dans laquelle Paxport satisfaisait aux exigences sur lesquelles il s'était entendu avec le gouvernement fédéral après que celui-ci eut décidé d'accorder le contrat à Paxport [...]

Et au paragraphe qui suit immédiatement, vous ajoutez ceci:

Peu après, Claridge et Paxport décidaient de former un consortium afin de privatiser [...]

Quand avez-vous su que Mergeco se préparait? Autrement dit, combien de temps s'est écoulé entre ces deux paragraphes?

**M. Near:** Une semaine à dix jours, si je me souviens bien. Une dizaine de jours après le 7 décembre, je crois, M. Coughlin m'aurait téléphoné pour m'informer que des discussions étaient en cours et qu'il rappellerait plus tard pour me fournir de plus amples renseignements. C'est manifestement à ce moment-là, soit pendant toute la période des Fêtes, comme je l'ai appris plus tard en janvier, qu'on était très occupé à essayer de voir si l'on ne pourrait pas concocter un accord financier avec les gens de Paxport. Ce devait être à peu près à cette époque-là.

**Le sénateur Kirby:** En-dedans d'une dizaine de jours.

**M. Near:** Quelque chose comme une semaine ou dix jours.

[Text]

**Senator Kirby:** Okay. Secondly, on your contacts in the PCO, I think Senator Stewart asked you whether you had contacts with Mr. Shortliffe and I wasn't clear whether your answer was yes or no.

**Mr. Near:** Yes, I did.

**Senator Kirby:** On an ongoing basis?

**Mr. Near:** No, ongoing, maybe two, three, four times at the most over, you know, kind of a 12-month period, something like that.

**Senator Kirby:** I wonder if I can show you a document, which is a document, and this is just for the record purposes, 00218.

**Mr. Near:** I don't have —

**Senator Kirby:** It will be given to you right now. I have to read the number into the record.

**Senator Grafstein:** It is 002218.

**Senator Kirby:** I am sorry, 002218. I am asking you about this Mr. Near — ignore the first page for a minute, I will come back on the first page. You can see on the second page it is a memorandum from you to Mr. Shortliffe.

**Mr. Near:** Right.

**Senator Kirby:** You will notice the date on it, and you can tell the date in two ways. You can tell the date from your fax machine at the top of the page, and you can tell it also from the covering note, the file note from Mr. Shortliffe. So this was December 7th which is exactly precisely the same date that the contract was awarded, correct?

**Mr. Near:** Correct; early morning.

**Senator Kirby:** I was going to ask you that, 8:12, it is early morning.

**Mr. Near:** That is a.m. I like to start early.

**Senator Kirby:** Would you do me a favour? On the next page, which is the typed page of the memo, would you just read that into the record, and then can you tell us about —

**Mr. Near:** Tell you what it is?

**Senator Kirby:** Yes.

**Mr. Near:** Do you want me to read it into the record first?

**Senator Kirby:** I think it would help if you did that. Thank you.

**Mr. Near:** Sure.

Both bids are acceptable and the Government congratulates the private sector for participating in the Government's initiative.

Point 2:

By December 31, 1992 Paxport will deposit \$100 million cash or letter of credit with the Crown. On signing the Development Agreement, the deposit will be transferred to a Project Fund as part of the equity required to complete the

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Ensuite, en ce qui concerne vos relations au Bureau du Conseil privé, je crois que le sénateur Stewart vous a demandé si M. Shortliffe était du nombre, mais je n'ai pas bien compris votre réponse.

**M. Near:** Oui, j'étais en rapport avec lui.

**Le sénateur Kirby:** De façon continue?

**M. Near:** Non. Nous avons été en contact deux, trois, quatre fois tout au plus sur une période de douze mois ou à peu près.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous montrer un document qui, cela étant dit aux strictes fins du compte rendu, porte le numéro 00218.

**M. Near:** Je ne l'ai pas...

**Le sénateur Kirby:** On va vous le remettre à l'instant. Je dois en citer officiellement le numéro.

**Le sénateur Grafstein:** C'est le 002218.

**Le sénateur Kirby:** Excusez-moi, 002218. Je vous demanderai, M. Near, de ne pas tenir compte pour le moment de la première page, à laquelle je reviendrai plus tard. Comme vous pouvez le constater à la deuxième page, il s'agit d'une note de service que vous avez adressée à M. Shortliffe.

**M. Near:** En effet.

**Le sénateur Kirby:** Vous remarquerez que la date y figure deux fois, soit au haut de la page parce que c'est un envoi télécopié et, aussi, sur la note d'accompagnement, la fiche de contrôle de M. Shortliffe. Or, il s'agit du 7 décembre, soit exactement la date à laquelle le contrat a été accordé, n'est-ce pas?

**M. Near:** C'est exact, tôt le matin.

**Le sénateur Kirby:** J'allais justement vous le demander. Huit heures douze, c'est effectivement tôt.

**M. Near:** C'est 8 h 12 du matin. J'aime commencer à travailler tôt.

**Le sénateur Kirby:** Voudriez-vous me rendre un service? Voudriez-vous lire officiellement la page suivante, qui est la page dactylographiée de la note de service, et nous dire...

**M. Near:** De quoi il s'agit?

**Le sénateur Kirby:** Oui.

**M. Near:** Voulez-vous que je la lise d'abord à haute voix?

**Le sénateur Kirby:** Je crois que ce serait une bonne chose. Merci.

**M. Near:** Certes.

Les deux soumissions sont recevables et le gouvernement félicite le secteur privé d'avoir participé au programme gouvernemental.

Point n° 2:

D'ici au 31 décembre 1992, Paxport déposera la somme ou une lettre de crédit de 100 millions de dollars auprès de la Couronne. Une fois l'entente de développement signée, le dépôt sera transféré à la caisse du programme en tant que



## [Texte]

development. If no Development Agreement is signed the deposit will be refunded.

## Point 3:

By December 31, 1992, an agreement in principle will be signed with Air Canada regarding a new lease with terms consistent with the proposal.

## Point 4:

A Development Agreement with the Crown will be signed by March 31, 1993.

## Point 5:

By March 31, 1993 a binding commitment from one or more financial institutions to provide project financing.

## Point 6:

The Crown will not assign parking revenue or airline or concession leases to Paxport until the Development Agreement is signed.

## Point 7:

In order to enhance the airport privatization programme by stabilizing Terminal 3, three million passengers will be moved from Terminal 1 to Terminal 3.

## Point 8:

If the successful proponent is unable to meet the conditions of the Government's offer, the Government intends to commence immediate negotiations with the other bidder.

**Senator Kirby:** You wrote that, I presume, because it's —

**Mr. Near:** No, I didn't write it, but I was a participant with Claridge in constructing it.

**Senator Kirby:** What is it?

**Mr. Near:** As I indicated to Senator Stewart, the week of December — the first week of December 1992, there was a lot of buzz around about a decision being forthcoming. One of the benefits, we believed, of the Claridge proposal was that we felt we would beat the Paxport people on the financial side of things. The indications were — and we didn't know this but it was supposition on our part — that the bid was not going our way. We had no definitive reason for knowing that but just a sense of that is where it was going, which was proven to be true.

As I said, there were newspaper reports indicating that the announcement by the government was imminent. So what I did in conjunction with the Claridge people is put together, probably over that weekend quite frankly, a list of things that we thought the government should be looking to get from Paxport to confirm their financial capabilities. So we did that, if you will, over the weekend, Saturday, Sunday or whatever, and probably it was Sunday because we saw the *Star* piece, if you will, on Saturday, and that material was put together and then I either faxed and/or called Mr. Shortliffe and said, "Here are our thoughts on what

## [Translation]

partie des fonds nécessaires à l'exécution du projet. Si aucune entente n'est conclue, le dépôt sera remboursé.

## Point n° 3:

D'ici au 31 décembre 1992, un accord de principe interviendra avec la société Air Canada concernant un nouveau contrat de location aux termes prévus dans la proposition.

## Point n° 4:

Une entente de développement sera conclue avec la Couronne au plus tard le 31 mars 1993.

## Point n° 5:

D'ici au 31 mars 1993, un ou plusieurs établissements financiers se seront engagés à financer la réalisation du projet.

## Point n° 6:

La Couronne n'accordera à Paxport aucun revenu de stationnement ni contrat de ligne aérienne ni de concession tant que l'entente de développement n'aura pas été signée.

## Point n° 7:

Afin de mettre en valeur le programme de privatisation de l'aéroport en stabilisant l'aérogare 3, trois millions de voyageurs seront déplacés de l'aérogare 1 à l'aérogare 3.

## Point n° 8:

Si l'heureux soumissionnaire est incapable de satisfaire aux conditions prévues dans l'offre du gouvernement, le gouvernement entreprendra immédiatement des négociations avec l'autre soumissionnaire.

**Le sénateur Kirby:** Vous avez écrit cela, je suppose, parce que...

**M. Near:** Non, je ne l'ai pas écrit, mais j'ai participé à sa rédaction avec Claridge.

**Le sénateur Kirby:** Qu'est-ce que c'est?

**M. Near:** Comme je l'ai signalé au sénateur Stewart, la semaine de décembre... la première semaine de décembre 1992, il était beaucoup question d'une décision imminente. Un des avantages que nous voyions à la proposition Claridge était qu'elle était, à notre avis, financièrement meilleure que celle du groupe Paxport. Tout indiquait (nous ne le savions pas, mais nous le supposions) que nous n'allions pas décrocher le contrat. Nous n'avions aucune raison précise de croire cela. Ce n'était qu'un pressentiment, qui devait s'avérer vrai par la suite.

Je le répète, les journaux parlaient d'une annonce imminente de la part du gouvernement. Or, de concert avec les gens de Claridge, j'ai dressé, probablement au cours de ce week-end, en fait, une liste des conditions que le gouvernement devait exiger, à notre avis, de Paxport, pour établir sa compétence financière. Nous avons fait cela au cours du week-end, samedi ou dimanche... probablement dimanche, car nous avions lu l'article du *Star* le samedi. Nous avons donc dressé cette liste, puis j'ai envoyé un facsimilé, ou j'ai téléphoné à M. Shortliffe, lui disant que ses collaborateurs et lui-même devraient tenir compte de ces critères

[Text]

you folks may want to look at in order to determine financial ability,” and from there — I have no idea what he did with it, if anything — and it would be, I infer here that as a result of that he passed it on to the Deputy Minister of Transportation, to someone —

**Senator Kirby:** That is Huguette Labelle.

**Mr. Near:** To Ron Bilodeau, who was a senior person in the PCO, and to Bill Rowat, who at the time I think also was a senior person in the PCO.

So, quite frankly, it was an attempt by us never say die to get financial considerations, quite candidly, as stringent as possible because, in our view, we weren't necessarily dead, if Matthews and company couldn't come up with the necessary financing.

And so it was absolutely consistent with, if you will, one of the pitches that we were making through the fall period that financial strength was a tremendous asset and would result in the fastest economic development of terminals T1 and T2.

**Senator Kirby:** You discussed this, I guess it seems to me from your covering note, you discussed this with Mr. Shortliffe that morning, I gather? I say that only because you say, “As discussed —”

**Mr. Near:** Senator I think so, I can't — I probably said, “I have these —” I probably verbally over the phone told him our thoughts on it and then said, “I will fax you a letter,” and that is what that was.

**Senator Kirby:** Can you recall what his reaction was? I don't mean his reaction to your written piece, I mean his reaction to your phone call.

**Mr. Near:** My experience with him is that he takes a lot of information in and didn't comment one way or the other as to what he thought with it. He is a good public servant — or was a good public servant and didn't show his hand.

**Senator Kirby:** The last point in your — of your eight bullet point suggests that —

**Mr. Near:** Last point of what, senator?

**Senator Kirby:** That last bullet point, your last one, states:

If the successful proponent is unable to meet the conditions of the Government's offer, the Government intends to commence immediate negotiations with the other bidder.

That suggests to me that the Claridge strategy, as suggested here, was, and I think you said it yourself, was to put very difficult financial conditions on Paxport in the hope that those negotiations would fall apart, and then you as the second bidder would be left in a position — I mean you Claridge as the second bidder — would be left in a position in which the government would then come and negotiate with you. That was your strategy.

**Mr. Near:** That was our hope, yes. Clearly, our view on December 7th, and again I say our view — I mean you clearly would want to ask Mr. Coughlin that question — but our view on December 7th was very much they picked Paxport, number one;

[Traduction]

pour déterminer la compétence financière des soumissionnaires. Je n'ai aucune idée de ce qu'il a fait de cette liste, mais je suppose qu'il l'a transmise à la sous-ministre des Transports, à quelqu'un...

**Le sénateur Kirby:** À savoir, Huguette Labelle.

**M. Near:** À Ron Bilodeau, haut fonctionnaire au Bureau du Conseil privé, et à Bill Rowat, également à l'époque haut fonctionnaire au Bureau du Conseil privé.

Très franchement, comme nous refusions de nous dire vaincus, nous avons établi des exigences financières aussi rigoureuses que possible, car nous estimions avoir encore une chance si Matthews et compagnie n'étaient pas en mesure de trouver les fonds nécessaires.

Et cela était tout à fait conforme à un argument que nous avons fait valoir au cours de l'automne, à savoir que la solidité financière constituait un atout énorme et assurerait le développement économique le plus rapide des aéroports 1 et 2.

**Le sénateur Kirby:** Si j'en juge par votre note d'accompagnement, vous en avez parlé ce matin-là avec M. Shortliffe, n'est-ce pas? Vous dites en effet ceci: «Comme nous en avons discuté...»

**M. Near:** Je le crois, sénateur. J'ai probablement dit que j'avais ces... Je l'ai probablement informé de nos idées au téléphone, puis dit que je lui télécopierais une lettre, ce que j'ai ensuite fait.

**Le sénateur Kirby:** Vous souvenez-vous de sa réaction? Non pas à votre document, mais à votre appel téléphonique.

**M. Near:** Comme d'habitude, il a posé beaucoup de questions, mais n'a fait aucun commentaire pouvant révéler ce qu'il en pensait. En bon fonctionnaire qu'il est... ou qu'il était... il cachait bien son jeu.

**Le sénateur Kirby:** Le huitième et dernier point de votre liste laisse entendre que...

**M. Near:** Quel dernier point, sénateur?

**Le sénateur Kirby:** Le dernier de la liste, à savoir:

Si l'heureux soumissionnaire est incapable de satisfaire aux conditions prévues dans l'offre du gouvernement, le gouvernement entreprendra immédiatement des négociations avec l'autre soumissionnaire.

Cela porte à croire que la stratégie du groupe Claridge était, comme vous l'avez dit vous-même, je crois, d'imposer des exigences financières très difficiles au groupe Paxport dans l'espoir que ces négociations avorteraient et que le gouvernement se mettrait à négocier avec vous (je veux dire le groupe Claridge), qui étiez le second soumissionnaire. Telle était votre stratégie.

**M. Near:** C'est ce que nous espérions, en effet. Nous étions manifestement d'avis, le 7 septembre... mais vous voudrez sûrement poser la question à M. Coughlin... que Paxport allait probablement décrocher le contrat; nous avions des doutes sur la

[Texte]

we had doubts about whether Paxport could meet the financial requirements; we believed we were strong financially; and our understanding of the process is if they couldn't arrive at a deal with Paxport then we would be next in line for the negotiations. So that is where we were on December 7th.

**Senator Kirby:** It is fair — I am only asking because you use “we” and “our” several times. I assume — am I correct in making the assumption that you wouldn't — that Claridge knew the content of this? They might not have seen the exact text, but they knew —

**Mr. Near:** No request about that.

**Senator Kirby:** So it is not unfair for me to say that on December 7th the Claridge strategy was to, in a sense, hope the government would put tough enough financial conditions on Paxport that they would fail and then, logically, it would go to the second place bidder and they would attempt to negotiate a deal with you? Is that a fair assessment of what the Claridge strategy was on the seventh of —

**Mr. Near:** That is how I would have characterized it.

**Senator Kirby:** Yet you also said that you heard within 10 days — other people have said three or four days, so maybe —

**Mr. Near:** I am not —

**Senator Kirby:** I was going to kid you and say maybe you were slow on the loop.

**Mr. Near:** In that instance I probably was.

**Senator Kirby:** But within 10 days, Claridge had in some sense abandoned that strategy and moved onto a strategy of “let's put the two bids together”. And we know that — the other piece of information we know is that the start of that process, according to Mr. Hession at least, began with a conversation that he had with a public servant.

**Mr. Near:** I can't speak to that. I don't know that that is right or wrong.

**Senator Kirby:** All I can tell you is what we heard.

So the reality is that at least as of the day the contract — that the contract — sorry, the best acceptable proposal was announced, the reality is that your strategy was one of it's going to fall — with any luck it will come to you guys as the second place finisher because of your tremendous financial strength.

**Mr. Near:** That is where we were on the seventh.

May I just add, because we have obviously been following what was going on here, this approach, if you will, on the part of Claridge strongly suggests that there was no collusion. Anyone who suggests —

**Senator Kirby:** Say that again.

**Mr. Near:** We would argue, or I would argue suggests that there was no collusion between the two parties. It has been suggested —

[Translation]

capacité de Paxport à satisfaire aux exigences financières du contrat; nous estimions être solides financièrement et, d'après ce que nous comprenions, si le gouvernement ne concluait pas de marché avec Paxport, nous serions les suivants sur la liste. Voilà où nous en étions le 7 décembre.

**Le sénateur Kirby:** Il est juste de supposer, n'est-ce pas (je pose la question parce que vous dites plusieurs fois «nous» et «notre»), que le groupe Claridge connaissait le contenu de ce document? Il ne l'avait peut-être pas lu, mais il savait...

**M. Near:** Cela ne fait aucun doute.

**Le sénateur Kirby:** Je n'ai donc pas tort de dire que, le 7 décembre, la stratégie du groupe Claridge était, en un sens, d'espérer que le gouvernement imposerait des conditions financières tellement strictes au groupe Paxport, que celui-ci ne pourrait pas les satisfaire et que, logiquement, le gouvernement se tournerait vers vous, le second soumissionnaire, pour tenter de négocier un marché. Est-ce juste de dire que c'était là la stratégie du groupe Claridge, le 7...

**M. Near:** C'est ainsi que je la décrirais.

**Le sénateur Kirby:** Et pourtant, vous avez aussi déclaré avoir entendu dire en moins de dix jours... d'autres ont parlé de trois ou quatre jours...

**M. Near:** Je ne...

**Le sénateur Kirby:** J'allais vous taquiner et vous dire que vous aviez peut-être été un peu lent.

**M. Near:** Dans ce cas-ci, je l'ai probablement été.

**Le sénateur Kirby:** Mais, en moins de dix jours, le groupe Claridge avait pour ainsi dire abandonné cette stratégie et proposé de fusionner les deux soumissions. Et nous savons que cela a commencé, d'après M. Hession du moins, au cours d'une conversation entre M. Hession et un fonctionnaire.

**M. Near:** Je ne peux rien dire là-dessus. Je ne sais pas si c'est vrai ou faux.

**Le sénateur Kirby:** Je ne fais que vous communiquer ce que nous avons entendu dire.

Or, le fait est que, du moins le jour où le contrat... excusez-moi... la meilleure proposition a été annoncée, vous étiez persuadé que le marché avorterait et que, avec un peu de chance, vous, le second soumissionnaire, décrochiez le contrat grâce à votre extraordinaire solidité financière.

**M. Near:** Nous en étions effectivement là, le 7.

Puis-je seulement ajouter que même si nous avions adopté cette stratégie, au groupe Claridge, il n'y avait absolument eu aucune collusion. Quiconque laisse entendre...

**Le sénateur Kirby:** Pardon?

**M. Near:** Nous soutenons, je soutiens qu'il n'y a eu aucune collusion entre les deux parties. On a laissé entendre...



[Text]

**Senator Kirby:** Prior to the seventh?

**Mr. Near:** Prior to the seventh. I think it has been suggested at this committee that there was some form of collusion. I can tell you from our personal experience there was zero. Figuratively, we were trying to kill one another.

**Senator Kirby:** For what it's worth I don't follow you.

**Mr. Near:** That was the inference. It may be an inference on my part, but I inferred there to have been suggestions here that there was some form of collusion that had taken place between the two parties. Our experience up and to the seventh of December would suggest there was not a chance that there was collusion.

**Senator Kirby:** Can I just ask you — okay, and what caused the change in strategy from the seventh at some point in the next 10 days is obviously not an issue we deal with you on, we deal with Claridge on; is that right?

**Mr. Near:** I would think that is right.

**Senator Kirby:** Because in fact you were — am I correct in inferring that you said you were informed of the change in strategy not — you weren't part of that — of the discussion of that?

**Mr. Near:** That is right.

**Senator Kirby:** Do you see what I mean?

Why did you contact the Clerk of the Privy Council rather than the Deputy Minister of Transport given what the issue was?

**Mr. Near:** Probably for two reasons: One, I may have tried them both that morning, I don't know. So I got him, if you will. I don't know if Madam Labelle was in that morning or whatever. I may have placed two calls and he got back to me first. I just don't recall. That wouldn't have been unusual for me to have done just that.

**Senator Kirby:** Just as an aside, did Mr. Shortliffe return your calls pretty quickly?

**Mr. Near:** Probably not as quickly as he returns yours.

**Senator Kirby:** Some people in this town are hard to get hold of. Getting hold of the Clerk of the Privy Council is not that easy to do.

**Mr. Near:** Eddie Goldenberg will return my calls so I don't think Glen Shortliffe would be any different.

**Senator Stewart:** We now know the power structure.

**Senator Kirby:** You think you may have tried to get both?

**Mr. Near:** I may have. It wouldn't surprise me if I did, and I spoke to him and sent him the material.

**Senator Kirby:** Okay. Thank you, Mr. Chairman. That is all I have.

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Avant le 7?

**M. Near:** Avant le 7. On a laissé entendre ici, je crois, qu'il y avait eu une certaine forme de collusion. J'y étais, et je puis vous assurer que c'est faux. Nous souhaitons mutuellement notre mort, pour employer une image.

**Le sénateur Kirby:** Je ne vous suis pas du tout.

**M. Near:** On a laissé entendre cela. Je peux me tromper, mais il me semble qu'on a laissé entendre ici qu'il y avait eu une certaine collusion entre les deux parties. Pour ce que j'ai pu constater, je vous assure qu'il n'y avait aucun risque de collusion avant le 7 décembre.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je vous demander... D'accord. Ce qui a fait que la stratégie a changé à un moment donné, dans les dix jours qui ont suivi le 7, n'est manifestement pas ce qui vous intéresse ici, mais bien le groupe Claridge, n'est-ce pas?

**M. Near:** Je dirais que c'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Car, en fait... puis-je déduire de votre témoignage que vous avez été informé du changement de stratégie, mais que vous n'y avez pas participé?

**M. Near:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Voyez-vous ce que je veux dire?

Pourquoi n'avoir pas communiqué avec le greffier du Conseil privé, plutôt qu'avec le sous-ministre des Transports, compte tenu de la situation?

**M. Near:** Probablement pour deux raisons. D'abord, j'ai peut-être essayé de les joindre tous les deux, ce matin-là, je ne sais pas, et c'est le sous-ministre que j'ai joint. Je ne sais pas si madame Labelle était absente, ce matin-là, ou quoi. J'ai peut-être fait deux appels, et il aura été le premier à me rappeler. Je ne m'en souviens tout simplement plus. Il n'y aurait rien eu d'inhabituel à ce que je fasse cela.

**Le sénateur Kirby:** Rien que pour savoir, M. Shortliffe a-t-il retourné votre appel assez vite?

**M. Near:** Probablement pas aussi vite qu'il retourne les vôtres.

**Le sénateur Kirby:** Il y a des personnes dans cette ville qui sont difficiles à joindre. Il n'est pas facile de joindre le greffier du Conseil privé.

**M. Near:** Comme Eddie Goldenberg retourne mes appels, je ne vois pas pourquoi Glen Shortliffe ne le ferait pas.

**Le sénateur Stewart:** Nous connaissons désormais l'organisation du pouvoir.

**Le sénateur Kirby:** Vous croyez avoir probablement essayé de joindre les deux, n'est-ce pas?

**M. Near:** Probablement. Cela ne m'étonnerait pas. Je lui a probablement parlé et envoyé la documentation.

**Le sénateur Kirby:** D'accord. Merci, monsieur le président. J'ai terminé.

[Texte]

**Senator Grafstein:** I have just a few questions which might be a follow-up and then perhaps complete our side and then we can turn it over. I am prepared to wait.

**The Chairman:** Go ahead, Senator Grafstein.

**Senator Grafstein:** You told us, Mr. Near, that you were surprised by your initial contact in this process that this matter was going to be handled by the PCO as opposed to the department by — in your conversation with Mr. Segal?

**Mr. Near:** No, it didn't surprise me. It didn't surprise me.

**Senator Grafstein:** Do you believe it was unusual that the PCO should handle this from sort of day one in effect, this particular project?

**Mr. Near:** At this stage of the game, I don't think there was a right or wrong way to handle it.

**Senator Grafstein:** Was it unusual for the PCO to take the lead on this at such an early stage?

**Mr. Near:** No, I don't think particularly so, no. Bear in mind, Mr. Segal, who was the chief of staff or political assistant to the Prime Minister, knew Mr. Shortliffe was a former Deputy Minister of Transportation so there was a significant, you know, knowledge base that he would have had.

**Senator Grafstein:** I see.

**Mr. Near:** He being Mr. Shortliffe.

**Senator Grafstein:** Because we — you know, there is the Department of Transport; there is the Treasury Board; there is Public Works. There is a whole raft of organizations. There is the authority within the Department of Transport that was given responsibility for this. All of a sudden at almost an early stage the PCO pops up as being, based on your conversation with Mr. Segal, sort of the key player as opposed to —

**Mr. Near:** No, I didn't say that. Or if I did I didn't mean to infer that.

What I meant to infer was as far as Mr. Segal in the PMO was concerned that file was going to be handled by the PCO, as far as the PMO was concerned; i.e. the PCO being the bureaucratic department that reports to the Prime Minister, like the Department of Transportation is the department that reports to the minister. So I am making a distinction between PMO as a political organization and PCO as a departmental.

What Mr. Segal was telling me is, "On this file, deal with the department," i.e. PCO; and then PCO in turn would, as you have heard from many witnesses, be one of the players involved in the process with the Department of Transportation, Treasury Board, Industry Canada, et cetera.

**Senator Grafstein:** All right. Let me turn to the Department of Transport for a moment in terms of contact. In that memorandum referred to by Senator Kirby —

**Mr. Near:** Which one?

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** J'ai seulement quelques questions à poser à la suite de cela, puis notre côté pourra peut-être terminer avant de céder la parole à l'autre côté. Je suis disposé à attendre.

**Le président:** Allez-y, sénateur Grafstein.

**Le sénateur Grafstein:** M. Near, vous dites avoir été surpris d'apprendre au départ que cette affaire allait être traitée par le Bureau du Conseil privé plutôt que par le ministère... au cours de votre conversation avec M. Segal... n'est-ce pas?

**M. Near:** Non, je n'étais pas surpris du tout.

**Le sénateur Grafstein:** Était-ce inhabituel, à votre avis, que le Bureau du Conseil privé s'occupe de ce projet dès le départ?

**M. Near:** Il n'y avait pas, à cette étape-là, de bonne ni de mauvaise façon de traiter cette affaire.

**Le sénateur Grafstein:** Était-il inhabituel que le Bureau du Conseil privé prenne si tôt cette affaire en mains?

**M. Near:** Pas particulièrement, non. N'oubliez pas que M. Segal, qui était le chef de cabinet ou l'adjoint politique du premier ministre, savait que M. Shortliffe était un ancien sous-ministre des Transports et que son expérience était donc significative.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois.

**M. Near:** M. Shortliffe étant ce qu'il est.

**Le sénateur Grafstein:** Car, vous savez, il y a le ministère des Transports; il y a le Conseil du Trésor; il y a les Travaux publics. Il y a toute une série d'organisations. Il y a un service du ministère des Transports qui est chargé de cela. Tout à coup, presque dès le départ, le Bureau du Conseil privé devient en quelque sorte, si l'on en juge par votre conversation avec M. Segal, le principal intervenant dans cette affaire à la place de...

**M. Near:** Non, je n'ai pas dit cela. Ou si je l'ai dit, ce n'est pas ce que je voulais dire.

Ce que je voulais dire, c'est que, en ce qui concernait M. Segal, du cabinet du premier ministre, et celui-ci, cette affaire devait relever du Bureau du Conseil privé. Comme le Bureau du Conseil privé est le ministère qui fait rapport au premier ministre, le ministère des Transports est celui qui fait rapport au ministre. J'établis donc une distinction entre le cabinet du premier ministre en tant qu'organisation politique et le Bureau du Conseil privé en tant que ministère.

Ce que M. Segal me disait, c'était de traiter, dans cette affaire, avec le ministère, c'est-à-dire avec le Bureau du Conseil privé, qui, comme beaucoup de témoins vous l'ont dit, serait lui-même un intervenant au même titre que le ministère des Transports, le Conseil du Trésor, Industrie Canada, et cetera.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Permettez-moi de parler maintenant du contact que constituait le ministère des Transports. Dans la note de service à laquelle le sénateur Kirby a fait allusion...

**M. Near:** Laquelle?

[Text]

**Senator Grafstein:** July 8, 1992; we have opposite "Transport Corbeil Ouellet". Who is Mr. Ouellet?

**Mr. Near:** Garry Ouellet, I believe, who was with GCI, Government Consultants International or Inc. or something.

**Senator Grafstein:** To your knowledge was Mr. Ouellet or yourself or anybody representing your interests involved in convincing the minister that he should have — he should discard the expression of interest process and go right to the call for performance — I forget — it is the request for —

**Mr. Near:** Request for proposals?

**Senator Grafstein:** Yes.

**Mr. Near:** I have no idea one way or the other. I have no — I have no reason to know it or not know it. I don't know.

**Senator Grafstein:** So part of your representations from your aspect would not involve trying to convince Mr. Corbeil or people in the Department of Transport to reduce the timeframe for that process, which obviously would benefit those that had been established or had some groundwork on the ground for a run at this particular project?

**Mr. Near:** I don't know that with respect to Mr. Ouellet as an example; but our — where we were, if my memory serves me correctly, at the time, and this is around May, June, if you will, of 1992, we were looking for more time, not less time. In other words —

**Senator Grafstein:** Did you think the time was unreasonable?

**Mr. Near:** We thought the time was fine. But we thought an extra month or so wouldn't be bad, and we made representations to that effect — "we" being Claridge in this instance. If my memory serves me correctly we got another 30 days.

But no one was concerned about not being able to get the job done in 90 days. One hundred and twenty gave us a little bit more cushion. The truth of the matter is I think there was, generally speaking, at least on our side and probably on the other side, a positive view that there was a deadline and that it was a deadline that allowed the work to get done but it made sure that everybody had to hustle and that there was then going to be a quick, you know, again, a relatively speedy decision.

**Senator Grafstein:** Was there a collateral feeling there that having reduced the time it also would reduce the aspect of competition from parties not yet known or not yet heard from?

**Mr. Near:** Not really. Again, generally speaking, it was a small community in terms of the number of prospective bidders or players and so anybody who was serious or wanted to be serious about bidding generally knew that this kind of thing was in process. And, again, bear in mind that Claridge bought Huang and Danczkay and Huang and Danczkay had been one — they had bid and won on Terminal 3 and they had obviously done the base work which Claridge then took over on the bids for T1 and T2.

**Senator Grafstein:** The Matthews Group had been a player on Terminal 3 and it lost?

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Celle du 8 juillet 1992. On peut y lire «Transport Corbeil Ouellet». Qui est M. Ouellet?

**M. Near:** Garry Ouellet, je crois, de GCI, ou *Government Consultants International* ou *Inc.*, je ne sais trop.

**Le sénateur Grafstein:** À votre connaissance, est-ce que M. Ouellet, quelqu'un d'autre ou vous-même défendiez vos intérêts auprès du ministre en essayant de le convaincre de sauter le processus d'expression d'un intérêt et de passer tout de suite à l'appel des projets... ou plutôt, à la demande de...

**M. Near:** La demande de propositions?

**Le sénateur Grafstein:** Oui.

**M. Near:** Je n'en ai aucune idée. Il n'y a aucune raison pour que je le sache. Je l'ignore.

**Le sénateur Grafstein:** Donc, il ne faisait pas partie de votre stratégie de chercher à convaincre M. Corbeil ou quelqu'un du ministère des Transports de raccourcir l'échéancier de ce processus, ce qui aurait manifestement constitué un avantage pour ceux qui avaient une certaine chance de décrocher ce contrat?

**M. Near:** Je ne sais pas ce qu'il en était de M. Ouellet, par exemple, mais, si je me souviens bien, nous cherchions à cette époque, soit en mai ou juin 1992, à obtenir que l'échéancier soit allongé plutôt que raccourci. Autrement dit...

**Le sénateur Grafstein:** Estimiez-vous l'échéancier déraisonnable?

**M. Near:** Nous le jugions satisfaisant, mais nous croyions qu'un mois ou quelque de plus ne ferait pas de tort et nous (soit Claridge) avons présenté des instances à cet effet. Si je me souviens bien, nous avons obtenu une prolongation de 30 jours.

Mais personne ne craignait ne pas pouvoir faire le travail en 90 jours. Mais en 120, c'était encore plus sûr. En fait, je crois que, en général, du moins de notre côté et probablement aussi de l'autre, on estimait vraiment que l'échéancier permettrait de faire le travail, à la condition que tout le monde soit bousculé et qu'une décision soit prise plutôt rapidement.

**Le sénateur Grafstein:** Y avait-il aussi le sentiment général qu'en réduisant l'échéancier, on empêcherait des parties non encore connues ou manifestées de soumissionner?

**M. Near:** Pas vraiment. Je le répète, le nombre des soumissionnaires ou des intervenants possibles était plutôt limité, de telle sorte que tout intéressé était au courant de l'appel d'offres. N'oubliez pas non plus que Claridge avait acquis *Huang and Danczkay*, qui s'était vu adjuger le contrat de l'aérogare 3, et profitait, pour les soumissions concernant les aérogares 1 et 2, du travail de débroussaillage évidemment effectué par *Huang and Danczkay*.

**Le sénateur Grafstein:** Le groupe Matthews avait soumissionné pour l'aérogare 3 et n'avait pas été choisi?



[Texte]

**Mr. Near:** They had been one of the losers on Terminal 3. Again, at that point, I had not been involved with Huang and Danczkay on Terminal 3 at all.

**Senator Grafstein:** This question is not meant to be facetious, but it may be perceived to be facetious. It is not. That is, your expertise, which I don't question, it didn't end up with a very good result.

**Mr. Near:** M'hm.

**Senator Grafstein:** Therefore, what was your reaction when you lost?

**Mr. Near:** We weren't happy. As some of you who know me would suggest it would come as no surprise that I or Bill were not happy campers on December 7th. You know, we had been strong advocates in helping our client make the best possible case and we thought that a better way to evaluate the proposals was effectively to have a one stage evaluation, which would have included both operational and financial, and so we would have preferred that. It didn't go that way. They decided to evaluate it first — again to generalize a little bit — operationally and then financially.

It is done and has been done both ways on different cases on different files over the years by different governments. So I would argue there is no right or wrong way to do it. Our preference, because we thought then, think today, had a strong financial advantage over anyone else. So obviously we would prefer it to be done that way.

We didn't get the results we wanted. But, again, our objective was to help our client in the best way we could, and we think we did that. I guess the best testimony to the fact that our client, even though they lost, were happy with the result or pleased with the result that — or the advice we gave them, we still work for them.

**Senator Grafstein:** You have been involved, I take it, in other projects, in other — I have difficulty remembering — request for proposals, processes, I assume?

**Mr. Near:** Directly and indirectly, sure.

**Senator Grafstein:** Did this merger so soon after the putative award — and I say "putative" because it really wasn't an award, it was a proposal to allow one player to go forward while the other sort of sat still — it was a right, we have been told, to negotiate on an exclusive basis. Did this merger — is that a surprising or unusual thing to happen so soon after a preliminary award?

**Mr. Near:** I make two points in answering that question. It isn't unusual for the government to have proceeded the way they did, i.e. let's check them out operationally, pick the one we think is the best and then go and negotiate with them and if we can get a good deal with them we will award it to them because we like their bid operation.

**Senator Grafstein:** But that didn't take place here.

[Translation]

**M. Near:** En effet. Je le répète, à cette étape-là, je n'avais pas du tout participé à la soumission de *Huang and Danczkay* concernant l'aérogare 3.

**Le sénateur Grafstein:** La question peut paraître facétieuse, mais elle ne l'est pas: votre savoir-faire, que je ne conteste pas, n'a pas donné de très bons résultats, n'est-ce pas?

**M. Near:** Hum.

**Le sénateur Grafstein:** Quelle a donc été votre réaction lorsque vous avez perdu?

**M. Near:** Nous n'étions pas contents. Ceux d'entre vous qui me connaissent ne seront pas surpris d'apprendre que Bill et moi n'étions pas contents, le 7 décembre. Vous savez, nous avions été absolument d'accord pour aider notre client à présenter la meilleure proposition possible et nous estimions qu'il valait mieux évaluer les propositions en une seule étape, soit des points de vue opérationnel et financier à la fois, ce que nous aurions préféré. Il n'en a pas été ainsi. On a décidé (pour généraliser un peu) d'évaluer d'abord l'aspect opérationnel, puis le financier.

Différents gouvernements ont eu recours à l'une ou l'autre de ces façons de procéder pour diverses affaires au fil des années. J'estime donc que ni l'une ni l'autre n'est meilleure ou pire. Comme nous jouissons d'un important avantage financier par rapport à tous les autres, nous aurions préféré que les aspects opérationnel et financier soient évalués en même temps.

Nous n'avons pas obtenu les résultats escomptés. Mais, je le répète, notre objectif était d'aider notre client de notre mieux, et je crois que nous l'avons fait. La preuve en est que, même s'il a perdu, notre client était tellement satisfait de nos conseils qu'il a encore recours à nos services.

**Le sénateur Grafstein:** Vous participez, si je ne m'abuse, à d'autres projets, à d'autres... comment dit-on encore... demandes de propositions?

**M. Near:** Certes, directement et indirectement.

**Le sénateur Grafstein:** Venant aussi tôt après l'adjudication putative... et je dis «putative», car ce n'était pas vraiment une adjudication, mais une proposition voulant qu'on laisse un intervenant aller de l'avant pendant que l'autre faisait pour ainsi dire le mort, s'agissant, nous a-t-on dit, du droit de négocier sur une base exclusive... est-ce étonnant ou inhabituel qu'un tel fusionnement survienne aussi tôt après une adjudication provisoire?

**M. Near:** En réponse à cette question, je ferai valoir deux points. Il n'est pas inhabituel que le gouvernement vérifie l'aspect opérationnel d'une soumission, puis négocie avec son auteur et, s'il arrive à conclure un bon marché avec celui-ci, de lui adjuger le contrat parce qu'il aime sa proposition.

**Le sénateur Grafstein:** Mais ce n'est pas ce qui est arrivé dans le cas qui nous occupe.

[Text]

**Mr. Near:** It did not. It did, coincidentally, that very process, and I don't know this explicitly, you might be able to get answers from officials, that is the exact process that was used for the P.E.I. bridge.

**Senator Grafstein:** By the way, that is the process you were recommending to Mr. Shortliffe on December 7th.

**Mr. Near:** Absolutely.

**Senator Grafstein:** So within a few days after that, all of a sudden it changed.

**Mr. Near:** It changed.

**Senator Grafstein:** Was that unusual?

**Mr. Near:** I would argue that that would be unusual if one circumstance didn't exist.

**Senator Grafstein:** Which was?

**Mr. Near:** Both these players, Paxport and Claridge, knew the details of the request for proposal intimately; and so it was as a result of the fact that there was no learning curve for these two firms to go through to decide whether they had the makings of a merger. They understood the details like the back of their hand. And so their knowledge was so high that it wasn't one of those instances where two firms are kind of starting out trying to do due diligence. That wasn't necessary here. They knew the project. They knew the details — so point one with respect to that.

Point two, it was — Claridge owned T3. They were, by definition, players. And so clearly that was a factor that they decided to examine.

That is a question, though. I mean I am giving you my views on it. Clearly, that is something you will want to ask Claridge and Paxport.

**Senator Grafstein:** I am really calling for you based on your accepted experience in negotiating or making representations with these types of transactions.

**Mr. Near:** It wasn't unusual because of the circumstances I have described to you — the high level of knowledge that existed.

**Senator Grafstein:** And the shortness of time?

**Mr. Near:** Senator, you have been involved in deals I suspect that have been done very quickly.

**Senator Grafstein:** Yes, that is true, not well, but quickly.

Again, wasn't the merger — and again, if you can, separate yourself from your interests here and give us your general view — wasn't the quickness of the proposed merger undermining the integrity of the process as set out initially in the request for proposals in the sense that it left the government with one player on the table and no leverage with respect to another player because the impulse — and these are my words, my words, not a witness's words — the impulse that I gathered from the witnesses from D.O.T. and from Treasury Board was that they wanted to

[Traduction]

**M. Near:** Non. Je ne suis pas au courant de tous les détails et vous voudrez peut-être vous renseigner auprès des hauts fonctionnaires, mais c'est exactement le processus qui a été utilisé dans le cas du pont de l'Île-du-Prince-Édouard.

**Le sénateur Grafstein:** À propos, c'est le processus que vous avez recommandé à M. Shortliffe, le 7 décembre, n'est-ce pas?

**M. Near:** Tout à fait.

**Le sénateur Grafstein:** Or, quelques jours plus tard à peine, il a changé tout à coup.

**M. Near:** Il a changé.

**Le sénateur Grafstein:** Était-ce inhabituel?

**M. Near:** Je dirais que oui, si certaines circonstances n'existaient pas.

**Le sénateur Grafstein:** Quelles circonstances?

**M. Near:** Les deux participants, Paxport et Claridge, connaissaient très bien les détails de la demande. Ces deux sociétés n'avaient donc pas à se renseigner davantage pour décider si tout était en place pour une fusion. Elles connaissaient parfaitement les détails. Elles les connaissaient si bien qu'elles n'avaient pas à entreprendre de concertation. Ce n'était pas nécessaire. Elles connaissaient le projet. Elles en connaissaient les détails. Voilà pour le premier point.

Deuxièmement, Claridge possédait l'aérogare 3. Cette société était, par définition, un participant. C'est clairement un facteur que l'on a décidé d'examiner.

C'est un problème, cependant. C'est mon avis. De toute évidence, vous voudrez sûrement interroger Claridge et Paxport à ce sujet.

**Le sénateur Grafstein:** Je m'adresse à vous ici en raison de votre expérience dans la négociation ou la formulation d'observations concernant ces types de transactions.

**M. Near:** Ce n'était pas inhabituel à cause des circonstances dont je vous ai parlé, de la grande connaissance de la question.

**Le sénateur Grafstein:** Et du court délai?

**M. Near:** Monsieur le sénateur, vous avez probablement déjà participé à des ententes qui ont été conclues très rapidement.

**Le sénateur Grafstein:** Oui, c'est vrai, pas parfaites, mais conclues rapidement.

Encore une fois, et je vous demanderais de mettre de côté vos intérêts et nous donner un point de vue général, pourriez-vous nous dire si la rapidité de la fusion envisagée a miné l'intégrité du processus prévu initialement dans la demande de propositions, en ce sens où cela a laissé au gouvernement un participant et aucun levier en ce qui concerne d'autres participants parce que (et c'est là mon opinion, pas celle d'un témoin), selon ce que j'ai pu déduire des témoignages du ministère des Transports et du Conseil du Trésor, on voulait avoir un autre participant pour permettre au

[Texte]

have another player on the table to maximize the leverage that the government would have in negotiating the best possible deal in the interests of the government and the taxpayer.

**Mr. Near:** M'hm.

**Senator Grafstein:** And by this immediate merger it took away the impulse or the ability to leverage one player more than the other.

**Mr. Near:** Yes, that is probably true.

**Senator Grafstein:** So that — because of the merger that aspect of the process was all of a sudden undermined.

**Mr. Near:** I wouldn't say it was undermined. I would argue that probably if you would ask D.O.T. officials, and maybe you did ask them this question, I would argue that they probably would have liked to have three serious bidders in the play. And so that if it didn't work with number one they could have gone to two. Or if one and two got together they always had three in the wings. So the more the merrier from their point of view.

The reality is there were only two who decided to step forward and do it; and when they decided to merge I don't think it reduced the integrity of the process at all. I mean I don't know why it would have.

**Senator Grafstein:** Did you have a feeling on December 7th — final question, Mr. Chairman — that —

**Mr. Near:** I had a feeling of despair on December 7th.

**Senator Grafstein:** Did you have a feeling on December 7th that the process had been fair?

**Mr. Near:** Yes. But I wasn't happy on December 7th, nor was Bill, be very clear, because we lost.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Hervieux-Payette:** You were happy at a later date?

**Mr. Near:** I don't know what you mean.

**Senator Hervieux-Payette:** When you merged with the other company I suppose that you became happier at a later date.

**Mr. Near:** I wasn't as despondent as I was on December 7th, if that is what you are asking me.

**The Chairman:** Mr. Near, I want to ask you a question to which I think I know the answer. For two people, you and Mr. Fox, who were conspicuously associated with the Conservative Party over a good number of years in all phases of activity on that party, making no bones about the fact, campaigners, strategists — Mr. Fox, as a matter of fact, putting the best face every week on television.

**Senator Stewart:** Don't ruin their reputation.

**The Chairman:** In all those matters, knowing every member of the Mulroney cabinet. Now it is no longer there. Why has your business increased?

[Translation]

gouvernement de négocier la meilleure entente possible dans l'intérêt du gouvernement et des contribuables.

**M. Near:** Hum.

**Le sénateur Grafstein:** Et cette fusion immédiate a annulé toute possibilité d'avantager un participant plus qu'un autre.

**M. Near:** Oui, c'est probablement vrai.

**Le sénateur Grafstein:** Ainsi, en raison de la fusion, cet aspect du processus s'est trouvé du coup affaibli.

**M. Near:** Je ne dirais pas qu'il a été affaibli. Je pense que si vous posiez la question aux représentants du ministère des Transports, comme vous l'avez peut-être fait, ils vous diraient probablement qu'ils auraient voulu avoir trois soumissionnaires sérieux, que si cela n'avait pas fonctionné avec le premier, ils auraient pu s'adresser au deuxième ou encore, que si le premier et le deuxième s'étaient regroupés, ils auraient pu faire affaire avec le troisième. Donc, ils étaient en faveur du plus grand nombre possible.

Dans les faits, seulement deux intéressés ont décidé de s'avancer et de le faire et, quand ils ont décidé de fusionner, je ne pense pas que cela ait diminué l'intégrité du processus de quelque manière que ce soit. Je ne vois pas pourquoi cela aurait été le cas.

**Le sénateur Grafstein:** Une dernière question, monsieur le président. Le 7 décembre, avez-vous eu l'impression que...

**M. Near:** J'ai senti un certain désespoir, le 7 décembre.

**Le sénateur Grafstein:** Le 7 décembre, avez-vous eu l'impression que le processus avait été juste?

**M. Near:** Oui. Cependant, je n'étais pas content, et Bill non plus, parce que nous avions perdu.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Étiez-vous content plus tard?

**M. Near:** Je ne comprends pas ce que vous voulez dire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand vous avez fusionné avec l'autre compagnie, je suppose que vous avez retrouvé le sourire.

**M. Near:** Je n'étais pas aussi découragé que le 7 décembre, si c'est ce que vous voulez savoir.

**Le président:** M. Near, je voudrais vous poser une question dont je crois connaître la réponse. M. Fox et vous êtes tous deux clairement associés au Parti conservateur depuis un certain nombre d'années. Vous avez participé à toutes sortes d'activités de ce parti, et vous ne vous en cachez pas, à titre de militants et de stratèges... M. Fox, en fait, veillait à ce que les choses soient présentées sous un angle positif chaque semaine à la télévision.

**Le sénateur Stewart:** Ne détruisez pas leur réputation.

**Le président:** En tout cas, vous connaissez tous les membres du défunt cabinet Mulroney. Pourquoi vos affaires ont-elles connu une hausse?



[Text]

The obvious thing I'm driving at is that it's obviously not through access, it's through the type of work that they do; the way they prepare their people. I'll let them answer.

**Senator Kirby:** Clearly we're moving into an area where we're going to do sales pitches.

**Mr. Near:** We'll be sending the brochures right after this.

Just to counteract Senator Grafstein's comment about not winning, you're inferring our business is up, but we are still very much in business with the change of government and we believe it's as a result of doing good, thorough work for our clients. And quite frankly, that is independent of the stripe of the government in question. And speaking personally, the best example that I could give in that regard is that in 1980, when I had worked, as I indicated to you earlier, as a staffer for the Conservative Minister of Energy, Ray Hnatyshyn, the government fell in 1980 — some will remember that — and I went to work in the public affairs business in town, here in Ottawa, as an energy specialist at then PAI and, through the early years of the then Liberal government, managed to, with the help of my colleagues, managed to build up the energy practice at PAI to the largest practice that existed then and probably now. So there was no necessity for someone to be either — for someone to be a government affairs advisor, a consultant, and have to be of the same political stripe of the government in power. You had to be good. You didn't have to be the right political stripe.

**Senator Stewart:** I have one subordinate question, which perhaps we could clean up. I know we've taken a lot of time.

**The Chairman:** Yes, you've all had a crack. I'll let Senator Tkachuk go ahead.

**Senator Tkachuk:** I think Senator Jessiman was first.

**Senator Jessiman:** Mr. Near and Mr. Fox, you don't work out of your houses, do you?

**Mr. Near:** No, we don't.

**Senator Jessiman:** You don't type your own correspondence?

**Mr. Near:** No.

**Senator Jessiman:** Do you have any secretaries work for you?

**Mr. Near:** Yes.

**Senator Jessiman:** Researchers?

**Mr. Near:** Yeah.

**Senator Jessiman:** How many staff do you have?

**Mr. Near:** Well there are what, Bill, how many in total?

**Mr. Fox:** Sixteen in total.

**Senator Jessiman:** Sixteen people?

[Traduction]

Ce que je veux dire, c'est que ce n'est manifestement pas une question d'accès. C'est grâce au type de travail qu'ils font, à la façon dont ils préparent les gens. Je vais les laisser répondre à cela.

**Le sénateur Kirby:** De toute évidence, nous nous dirigeons vers un secteur où nous allons connaître une augmentation des ventes.

**M. Near:** Nous allons envoyer les prospectus tout de suite après cela.

Pour faire contrepoids au commentaire du sénateur Grafstein à propos du fait de ne pas avoir gagné, vous insinuez que nos affaires sont à la hausse. Nos affaires se portent encore très bien avec le changement de gouvernement, et nous estimons que cela est attribuable au bon travail que nous faisons pour nos clients. Pour être franc, cela ne dépend pas du parti au pouvoir. Personnellement, le meilleur exemple que je pourrais donner à ce sujet, c'est qu'en 1980, quand j'ai travaillé, comme je l'ai mentionné, comme agent du ministre conservateur de l'Énergie, Ray Hnatyshyn, le gouvernement a été défait en 1980, certains s'en souviendront... et j'ai alors travaillé dans le secteur des affaires publiques ici, à Ottawa, comme spécialiste de l'énergie, pour le PAI et, au cours des premières années du gouvernement libéral, j'ai réussi, avec l'aide de mes collègues, à faire de la pratique relative à l'énergie au PAI la plus importante à l'époque et probablement encore aujourd'hui. Il n'était donc pas nécessaire d'être conseiller en affaires gouvernementales, d'être consultant ou d'avoir la même allégeance politique que le parti au pouvoir. Il suffisait d'être compétent. Il n'était pas nécessaire d'appartenir au même parti.

**Le sénateur Stewart:** J'ai une question à ce sujet, que nous pourrions peut-être clarifier. Je sais que nous avons déjà pris beaucoup de temps.

**Le président:** Oui, vous avez tous eu votre tour. Je laisse la parole au sénateur Tkachuk.

**Le sénateur Tkachuk:** Je pense que le sénateur Jessiman était avant moi.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur Near et monsieur Fox, vous ne travaillez pas à l'extérieur de vos foyers, n'est-ce pas?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Vous ne dactylographiez pas vos lettres?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Faites-vous appel à des secrétaires?

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** À des chercheurs?

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Combien d'employés avez-vous?

**M. Near:** Combien en avons-nous au total, Bill?

**M. Fox:** Seize, en tout.

**Le sénateur Jessiman:** Seize personnes?

[Texte]

**Mr. Near:** Sixteen people in total, yeah. Are there typos in some of the material?

**Senator Jessiman:** No. When Senator Stewart was saying you were getting these tremendous fees; \$5,000 and —

**Senator Stewart:** I never said any such thing. I object to that. I said no such thing.

**Senator Jessiman:** Well, you implied that.

**Senator Stewart:** No, I certainly did not.

**Senator Jessiman:** I took it that way.

**Senator Stewart:** Well, then you mistook it.

**Senator Jessiman:** If I did — anyway, those fees don't go straight into your pocket.

**Mr. Near:** They go to the firm. We run the business on those fees.

**Senator Jessiman:** Right.

I only have one other question and it's the big question as far as the government is concerned. Now, the other side won the contract and they needed some financial backing and if Paxport had gone to any number of people with lots of deep pockets, they could have gotten the contract because they needed more financial backers. Is that your understanding?

**The Chairman:** Senator Jessiman used the words "won the contract".

**Senator Jessiman:** I'm sorry, you're right. They didn't win the contract. They were the best overall acceptable proposal.

**Mr. Near:** M'hm.

**Senator Jessiman:** Right? But because T3 was owned by Claridge, the synergies that were there, it was just a natural, and from only from the point of view of the government. The other side here is suggesting what the government should have done, they should have said, "Well they can't finance it, we'll go to the next bidder." If they'd gone to Claridge, your bid, in relation to what was negotiated — and I can't give the exact figures, but close to \$200 million difference in favour of the government.

**Mr. Near:** Yes.

**Senator Jessiman:** So from the government's point of view, they're that much further ahead.

**Mr. Near:** Absolutely.

**Senator Jessiman:** Right. And there was more equity put in?

**Mr. Near:** Yes.

**Senator Jessiman:** And there was less debt.

**Mr. Near:** Yes. The government officials did a very good job getting a good deal for the Crown.

**Senator Jessiman:** Right. Just one last question here.

[Translation]

**M. Near:** Oui, seize personnes, au total. Y a-t-il des coquilles dans certains documents?

**Le sénateur Jessiman:** Non. Quand le sénateur Stewart disait que vous touchiez des honoraires énormes; 5 000 \$ et...

**Le sénateur Stewart:** Je n'ai jamais dit ça. Je proteste. Je n'ai jamais dit ça.

**Le sénateur Jessiman:** Vous l'avez sous-entendu.

**Le sénateur Stewart:** Non, sûrement pas.

**Le sénateur Jessiman:** C'est ainsi que je l'avais interprété.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez mal compris.

**Le sénateur Jessiman:** Si c'est le cas... de toute manière, cet argent ne va pas directement dans vos poches.

**M. Near:** Il va à l'entreprise. Nous nous en servons pour faire fonctionner l'entreprise.

**Le sénateur Jessiman:** Exact.

J'ai une seule autre question. C'est la plus importante, en ce qui concerne le gouvernement. L'autre partie a obtenu le contrat et elle avait besoin d'un certain soutien financier. Si la société Paxport s'était adressée à des personnes au portefeuille bien garni, elle aurait pu obtenir le contrat, parce qu'elle avait besoin d'autres bailleurs de fonds. C'est ce que vous comprenez?

**Le président:** Le sénateur Jessiman a employé les mots «obtenu le contrat».

**Le sénateur Jessiman:** Je m'excuse, vous avez raison. Cette société n'a pas obtenu le contrat. Elle a présenté la meilleure proposition globale.

**M. Near:** Hum.

**Le sénateur Jessiman:** Exact? Cependant, étant donné que l'aérogare 3 appartenait à Claridge, la synergie était là. C'était naturel, mais seulement du point de vue du gouvernement. L'autre partie ici laisse entendre que le gouvernement aurait dû dire qu'étant donné que cette société ne pouvait pas financer le projet, on passait au soumissionnaire suivant. Si le gouvernement s'était adressé à Claridge, votre soumission, par rapport à ce qui a été négocié... et je ne peux pas donner les chiffres exacts, mais il y aurait eu une différence de près de 200 millions de dollars en faveur du gouvernement.

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Donc, du point de vue du gouvernement, la différence est aussi grande que cela.

**M. Near:** Absolument.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. Y a-t-il eu d'autres fonds?

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Et il y avait moins de dettes.

**M. Near:** Les fonctionnaires du gouvernement ont fait de l'excellent travail et ont obtenu de très bonnes conditions pour l'État.

**Le sénateur Jessiman:** Exact. Une dernière question.

[Text]

Now, this is to your personal knowledge and I'm going to read part of Mr. Nixon's report.

The Role of Lobbyists...: It is clear that the lobbyists played a prominent part in attempting to affect the decisions that were reached, going far beyond the acceptable concept of "consulting".

As far as you were concerned, from your knowledge, is that a true statement?

**Mr. Near:** It's completely false.

**Senator Jessiman:** I'm going to go further.

When senior bureaucrats involved in the negotiations for the Government of Canada feel that their actions and decisions are being heavily affected by lobbyists —

Now, you can't tell me what they feel, but from the actions that you know of as the lobbyists, would they have any reasonable reason for feeling that?

**Mr. Near:** There is no government or political person that we were in touch with at any time through the process who I would believe in any way felt that way; not a one.

**Senator Jessiman:** And it says:

— the role of the latter —

— being the lobbyists —

— has, in my view, exceeded permissible norms.

Do you agree with that?

**Mr. Near:** No.

**Senator Jessiman:** It's wrong?

**Mr. Near:** It's wrong.

**Senator Jessiman:** Absolutely wrong?

**Mr. Near:** As far as I'm concerned, it's wrong. I'm speaking for us, but it's absolutely wrong as it applies to us.

Can I add one thing with respect to Mr. Nixon, since I have a view? He never once tried to contact us; he or anyone else who worked for him through that process. Never received a call.

**Senator Jessiman:** It's amazing. Thanks very much.

**Mr. Near:** You're welcome.

**Senator LeBreton:** I have a follow-up question.

**The Chairman:** Follow-up question.

**Senator LeBreton:** It's sort of in that same vein.

**Senator Grafstein:** I have a follow-up question too arising out of that line of questioning.

**Senator LeBreton:** In the same vein, because he specifically focused on the Nixon report and I was just going to ask you to

[Traduction]

Je voudrais avoir votre avis au sujet de l'extrait suivant du rapport de M. Nixon.

Le rôle des groupes de pressions [...]: Les groupes de pression, cela ne laisse aucun doute, ont joué un rôle déterminant en vue d'infléchir les décisions prises à ce moment-là, débordant largement le principe acceptable de la «consultation».

D'après vous, est-ce vrai?

**M. Near:** C'est complètement faux.

**Le sénateur Jessiman:** Je continue.

Lorsque les bureaucrates supérieurs qui représentent le gouvernement du Canada dans des négociations estiment que ces groupes influencent leurs actes et leurs décisions au point où ceux-ci l'ont fait dans cette affaire, [...]

Je sais que vous ne pouvez pas parler en leur nom mais d'après les gestes posés par les lobbyistes, croyez-vous qu'ils auraient des motifs raisonnables de penser cela?

**M. Near:** Je pense qu'aucun gouvernement et aucun politique avec lequel nous avons été en contact au cours du processus n'était de cet avis; aucun.

**Le sénateur Jessiman:** Et cela se termine ainsi:

... le rôle de ces groupes...

... c'est-à-dire les lobbyistes...

... dépasse, à mon avis, les limites permises.

Êtes-vous d'accord avec cette déclaration?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** Est-ce faux?

**M. Near:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** Complètement faux?

**M. Near:** Personnellement, je pense que oui. Je parle en notre nom, mais c'est absolument faux en ce qui nous concerne.

Puis-je ajouter une chose en ce qui concerne M. Nixon, étant donné que j'ai une opinion à ce sujet? Il n'a pas essayé une seule fois de communiquer avec nous; ni lui, ni qui que ce soit qui a travaillé pour lui tout au long de ce processus. Nous n'avons reçu aucun coup de fil.

**Le sénateur Jessiman:** C'est étonnant. Merci beaucoup.

**M. Near:** De rien.

**Le sénateur LeBreton:** J'ai une question à ce sujet.

**Le président:** Pour une question connexe.

**Le sénateur LeBreton:** Une question qui est, pour ainsi dire, dans le même ordre d'idées.

**Le sénateur Grafstein:** J'ai aussi une question connexe.

**Le sénateur LeBreton:** Dans le même ordre d'idées, parce qu'il a précisément parlé du rapport Nixon et que j'étais sur le



[Texte]

put this in perspective with other business, because you've both been in the government affairs business for quite some time.

This particular transaction, and of course we really ultimately here are supposed to be talking about the Pearson Development Corporation, has been described as intense or unusual.

Can you comment on this? Was this any more or less unusual than other files or any more or less intense than other files that you may have worked on over the years under both governments?

**Mr. Near:** Well, speaking for myself — Bill may want to comment — it was no more intense or less intense than any other big file. It was less intense than something more routine, but in terms of — this was a big file and, as a result, it was hectic and it was busy, but that would not make it unique by any stretch of the imagination, not at all. I mean we have worked with other clients on other files that were equally as intense and that's not unusual. It's nothing to do with this process, it's just the fact that it's a big issue, that's all.

**Mr. Fox:** From the communications perspective I would think it was more intense once it became a significant campaign issue in the first week in October, and in that context I would say it was not typical.

**Senator LeBreton:** But not in terms of the lobbying or the efforts —

**Mr. Fox:** I'm talking strictly about it as a media story.

**Senator LeBreton:** I would agree with that.

**Senator Jessiman:** I'd like Mr. Fox, would you comment on the questions that I asked Mr. Near? Do you agree with what his answers were?

**Mr. Fox:** Yeah, not as it applies to me. I can't speak for —

**Senator Jessiman:** No, no, of course you can't. Speaking for yourself.

**The Chairman:** Gentlemen, we have had a lot of time with these witnesses and you've had a lot of time for questioning. Could I ask you what you and Senator Stewart now have in mind with regard to clean-up questions?

**Senator Grafstein:** I don't know what Senator Stewart has but I have one question arising directly out of Senator Jessiman's question and response from the witness.

**The Chairman:** All right, please go ahead.

**Senator Grafstein:** You've concluded from Senator Jessiman's comments that the deal that was ultimately concluded, which was \$200 million more than your clients originally proposed, was a good deal for the government. Had Paxport's original deal been approved without your intervention and with

[Translation]

point de vous demander de mettre cela en perspective avec d'autres affaires, parce que vous avez tous deux travaillé dans le secteur des affaires gouvernementales pendant un certain temps.

Cette transaction particulière, et bien entendu, nous sommes vraiment censés parler, ici, de la *Pearson Development Corporation*, a été décrite comme intense ou inhabituelle.

Avez-vous des commentaires à formuler à ce sujet? Était-ce plus inhabituel ou moins inhabituel que les autres dossiers, ou plus intense ou moins intense que les autres dossiers sur lesquels vous avez travaillé au fil des ans, sous les deux gouvernements?

**M. Near:** Personnellement (Bill voudra peut-être faire des commentaires), je trouve que ce n'était ni plus ni moins intense que n'importe quel autre dossier important. C'était moins intense que quelque chose de plus routinier, mais comme il s'agissait d'un gros dossier, on sentait une certaine frénésie et c'était occupé, mais cela n'avait rien d'unique, vraiment pas. Nous avons travaillé avec d'autres clients à d'autres dossiers qui étaient tout aussi intensés et ce n'est pas inhabituel. Cela n'a rien à voir avec ce processus. Cela tient seulement au fait que c'est un dossier important, c'est tout.

**M. Fox:** Du point de vue des communications, je pense que cela a gagné en intensité après que cela soit devenu une question importante de la campagne, au cours de la première semaine d'octobre et, dans ce contexte, je dirais que ce n'était pas typique.

**Le sénateur LeBreton:** Cependant, pas sur le plan du lobbying ou des efforts...

**M. Fox:** Je parle strictement ici de la couverture faite par les médias.

**Le sénateur LeBreton:** Je suis d'accord là-dessus.

**Le sénateur Jessiman:** Monsieur Fox, auriez-vous des commentaires à faire par suite des questions que j'ai posées à M. Near? Êtes-vous d'accord avec les réponses qu'il a données?

**M. Fox:** Pas en ce qui me concerne. Je ne peux pas parler pour...

**Le sénateur Jessiman:** Non, non, bien entendu, vous ne le pouvez pas. Je veux votre point de vue à vous.

**Le président:** Messieurs, nous avons passé beaucoup de temps avec les témoins et vous avez eu beaucoup de temps pour poser des questions. Pourrais-je vous demander ce que vous et le sénateur Stewart avez l'intention de faire en ce qui concerne les questions finales?

**Le sénateur Grafstein:** Je ne sais pas ce que le sénateur Stewart a l'intention de faire, mais j'ai une question qui découle directement de la question du sénateur Jessiman et de la réponse fournie par le témoin.

**Le président:** C'est d'accord, allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Les commentaires du sénateur Jessiman, voulant que l'entente qui a été finalement conclue était de 200 millions de dollars de plus que ce que vos clients avaient proposé au départ, vous ont amené à dire qu'il s'agissait d'une bonne entente pour le gouvernement. Si l'entente initiale de

[Text]

proper financial support, it would have been much better for the government, would it not have been, in terms of quantum?

**Mr. Fox:** There was one, I think, factor that changed the equation somewhat and that is the knowledge some time after the fact of the extent of the lease with Air Canada. And I think that...

**Senator Grafstein:** But the government decided to allow Paxport, through the net, to become the best acceptable proposal based on a proposal that was larger and grander and involved more investment by some order of magnitude than the final deal that was done on the merger.

**Mr. Near:** M'hm.

**The Chairman:** Just a correction please, senator —

**Senator Grafstein:** You're saying affirmatively you agree with that?

**Senator Jessiman:** No, he didn't say —

**Senator Grafstein:** He nodded. I wanted to know what he said.

**Mr. Near:** What I'm saying is that Paxport had their proposal which was going to result in certain benefits to the Crown based on certain assumptions. Claridge had the same thing with their set of assumptions. Mergeco was again the same thing with a set of assumptions; assumptions that, by the way, had changed because of this enormous new circumstance that came into play, i.e., the Air Canada lease, which nobody knew about back in the summer of 1992, as I recall. It was a new phenomenon and it fundamentally changed economic assumptions that were effectively the basis of the negotiation. So —

**Senator Grafstein:** So this was an unusual transaction then.

**Mr. Near:** It was a big transaction.

**Senator Grafstein:** A big transaction, new facts, merged deal, different, one of.

**Mr. Near:** Well, what isn't? There's nothing like this that isn't a one of; this big.

**Senator Grafstein:** Obviously. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I can't allow you the luxury of inaccurate semantics. You just said the government allowed Paxport into the net.

**Senator Grafstein:** I'm sorry, I should correct that. The government approved Paxport to get through the first process to allow it to negotiate on an exclusive basis after December the 7th. That's what I meant. And by the net I'm talking about everybody else couldn't negotiate. They were consulting and negotiating primarily with Paxport because they were the best acceptable overall proposal.

[Traduction]

Paxport avait été approuvée sans votre intervention et avec un soutien financier adéquat, cela n'aurait-il pas été beaucoup plus avantageux pour le gouvernement, en termes de chiffres?

**M. Fox:** À mon avis, un facteur a changé quelque peu l'équation, et c'est la connaissance, un certain temps après le fait, de l'importance du bail conclu avec Air Canada. Et je pense que...

**Le sénateur Grafstein:** Cependant, le gouvernement a décidé de laisser Paxport passer à travers les mailles du filet et a fait en sorte que sa proposition devienne la meilleure proposition globale, parce qu'il jugeait que cette proposition était plus exhaustive et plus impressionnante et sous-entendait plus d'investissements d'une certaine envergure que l'entente finale qui a été conclue relativement à la fusion.

**M. Near:** Hum.

**Le président:** Juste une rectification, sénateur...

**Le sénateur Grafstein:** Vous dites que vous êtes d'accord là-dessus?

**Le sénateur Jessiman:** Non, il n'a pas dit...

**Le sénateur Grafstein:** Il a hoché la tête. Je voulais savoir ce qu'il a dit.

**M. Near:** Je dis que Paxport a présenté une proposition qui allait entraîner certains avantages pour l'État, à partir de certaines hypothèses. Claridge a fait de même avec son ensemble d'hypothèses. Mergeco aussi a fait de même avec un ensemble d'hypothèses, des hypothèses qui, soit dit en passant, avaient changé en raison des nouvelles circonstances, non négligeables, qui étaient entrées en jeu, c'est-à-dire le bail d'Air Canada, dont personne ne savait rien à l'été de 1992, si je me souviens bien. C'était un phénomène nouveau, et cela a fondamentalement modifié les hypothèses économiques qui formaient effectivement la base des négociations. Donc...

**Le sénateur Grafstein:** C'était donc une transaction inhabituelle.

**M. Near:** C'était une grosse transaction.

**Le sénateur Grafstein:** Une grosse transaction, des faits nouveaux, une fusion. C'était différent.

**M. Near:** Comment pourrait-il en être autrement? C'est toujours comme ça, lorsque c'est aussi important.

**Le sénateur Grafstein:** Évidemment. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je ne veux pas qu'il y ait des inexactitudes. Vous avez dit à l'instant que le gouvernement avait permis à Paxport de passer à travers les mailles du filet.

**Le sénateur Grafstein:** Je m'excuse, je devrais corriger cela. Le gouvernement a autorisé Paxport à franchir le premier processus et à négocier sur une base exclusive après le 7 décembre. C'est ce que je voulais dire. Quand je parle du filet, je veux dire que les autres personnes ne pouvaient pas négocier. Elles faisaient des consultations et négociaient essentiellement avec Paxport parce que c'est cette société qui avait présenté la meilleure proposition globale.

[Texte]

**The Chairman:** Yes, and who made that decision? That wasn't the government. The government was not the evaluation committee. It was a bunch of public servants and private people who made the evaluation.

**Senator Grafstein:** Quite so. I stand corrected.

**Senator Tkachuk:** I'm going to ask a couple questions but, Senator Grafstein, you made a few points. All of the testimony that I have heard over the last number of months, every government official has said that they all negotiated on the basis of the Paxport proposal, not the Claridge proposal. So what I'd like to get from you, Senator Grafstein, is could you tell me, from the testimony that we have heard to date from all these people, where it says otherwise?

**Senator Grafstein:** I agree that up until December, they were dealing with the Paxport proposal and then a merger appeared on the scene.

**Senator Tkachuk:** A merger appeared on the scene, but the government officials always dealt on the basis of the Paxport proposal, and that's what all the testimony to date has said. Now I would like to know, because you've made inferences over the last couple days that are apart from, almost as a basis — I don't mind you making them — say that that's your opinion as has nothing to do with what's happening —

**Senator Grafstein:** It's my deduction from the facts as I've heard them that the transaction —

**Senator Tkachuk:** Help me out. Help me out.

**Senator Grafstein:** You start with Paxport, you start with Claridge and you end up with an animal that's not Paxport and not Claridge but the merged animal, which is different in substance, kind and numbers than Paxport. That's different. It's a different transaction.

**The Chairman:** If we carry on this way —

**Senator Grafstein:** It's a conclusion —

**Senator Tkachuk:** It's a debate —

**Senator Grafstein:** It's a conclusion from the facts —

**Senator Tkachuk:** We're having a debate here that has nothing to do with the testimony and —

**Senator Grafstein:** I think it does.

**Senator Tkachuk:** I'm just not going to let him get away with this stuff and that's why I bring it up.

**Senator Grafstein:** Look, senator —

**Senator Tkachuk:** Don't argue with me. It's my turn to ask questions.

**Senator Grafstein:** You're able to conclude any facts you want and we'll make conclusions.

**Senator Tkachuk:** I'm making my own conclusions.

**Senator Grafstein:** Good, so do I.

[Translation]

**Le président:** Oui, et qui a pris cette décision? Ce n'était pas le gouvernement. Le gouvernement ne formait pas le comité d'évaluation. C'est un groupe de fonctionnaires et de gens du secteur privé qui a fait l'évaluation.

**Le sénateur Grafstein:** En effet. Je reconnais mon erreur.

**Le sénateur Tkachuk:** Je voudrais poser quelques questions. Je tiens à dire que le sénateur Grafstein a soulevé des points intéressants. Dans tous les témoignages que j'ai entendus au cours des derniers mois, tous les représentants du gouvernement ont dit qu'ils avaient basé leurs négociations sur la proposition de Paxport, et non sur celle de Claridge. Sénateur Grafstein, pourriez-vous me dire si, d'après les témoignages que nous avons entendus jusqu'à maintenant de toutes ces personnes, il y a indication du contraire?

**Le sénateur Grafstein:** Je reconnais que jusqu'à décembre, on traitait de la proposition de Paxport et qu'ensuite, il a été question d'une fusion.

**Le sénateur Tkachuk:** Il a été question d'une fusion, mais les représentants du gouvernement se sont toujours basés sur la proposition de Paxport, et c'est ce qu'ont révélé tous les témoignages que nous avons entendus à ce jour. Maintenant, j'aimerais savoir, parce que vous avez fait des allusions au cours des derniers jours qui s'éloignent de cela, presque fondamentalement... cela ne me dérange pas, c'est votre opinion et cela ne change rien aux événements...

**Le sénateur Grafstein:** D'après ce que j'ai entendu, j'en déduis que la transaction...

**Le sénateur Tkachuk:** Aidez-moi un peu, ici.

**Le sénateur Grafstein:** Vous commencez avec Paxport, vous commencez avec Claridge, et vous vous retrouvez finalement avec un animal qui n'est ni Paxport, ni Claridge, mais une fusion, qui est essentiellement différente, en genre et en nombre, de Paxport. C'est différent. Il s'agit d'une transaction différente.

**Le président:** Si nous continuons ainsi...

**Le sénateur Grafstein:** C'est une conclusion...

**Le sénateur Tkachuk:** C'est un débat...

**Le sénateur Grafstein:** C'est une conclusion d'après les faits...

**Le sénateur Tkachuk:** Le débat que nous avons ici n'a rien à voir avec le témoignage et...

**Le sénateur Grafstein:** Je pense que oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne veux pas que les choses en restent là, et c'est pourquoi je soulève la question.

**Le sénateur Grafstein:** Sénateur...

**Le sénateur Tkachuk:** Pas de discussions. C'est à mon tour de poser des questions.

**Le sénateur Grafstein:** Vous pouvez tirer vos conclusions et nous tirerons les nôtres.

**Le sénateur Tkachuk:** Je tire mes propres conclusions.

**Le sénateur Grafstein:** Parfait. J'en fais autant.



[Text]

**Senator Kirby:** You're not allowed to make them, only he's allowed to make them.

**Senator Grafstein:** I see.

**The Chairman:** If we carry on like this, we're not going to need witnesses anymore.

**Senator Tkachuk:** Sorry, Mr. Chairman.

**Senator Kirby:** They're happy with that, Mr. Chairman.

**Senator Tkachuk:** I just have a few questions to the witnesses.

Your company, Mr. Near, I'm not sure if it was called Earncliffe, but whatever it was, in the Terminal 3 proposal also represented the Claridge Group of Companies?

**Mr. Near:** No.

**Senator Tkachuk:** It didn't?

**Mr. Near:** No.

**Senator Tkachuk:** I'm sorry, Huang and Danczky.

**Mr. Near:** No, and in reality, we — at the time a predecessor company to Earncliffe, a company called Near Consultants, had done some work for Huang and Danczky, but none of it was related to Terminal 3 at all. It had nothing to do with Terminal 3, what I at the time was doing for Huang and Danczky. It was a separate project altogether, not related to T3 at all. I was not involved in T3 in any way, shape or form. And the same thing applies for Bill.

**Senator Tkachuk:** Did you feel that being people involved in the political process for the Conservative Party gave you a decided advantage in this call for proposal that was made on the redevelopment of Terminal 1 and 2?

**Mr. Near:** No, I didn't, don't, think it was an advantage then and I don't think it's a disadvantage now.

**Senator Tkachuk:** Did you think that because Mr. Matthews was a partner with six or seven other companies in the Paxport company that he had an advantage because he was well known as a Tory?

**Mr. Near:** No.

**Senator Tkachuk:** When the deal was done, and we now have Mergco, you mention that that was sort of a different phase now that you were dealing with. What was sort of your business then? What did Earncliffe do then now on behalf of the Mergco?

**Mr. Near:** Quite frankly, very little. I mean we had periods of intense activity, and Bill has described some of them that were at the front end and at the back end. That was a period, quite frankly, of very little activity, because it was at that point in time when, if you will, the business negotiations were taking place; was Mergco going to be a reality, was it going to work.

The one thing we did do as those negotiations looked like they were going to result in a Mergco, and again, no one knew definitively at the time that that was going to be in place, was do some work that resulted in a presentation that described the

[Traduction]

**Le sénateur Kirby:** Vous n'êtes pas autorisés à le faire. Lui seul le peut.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois.

**Le président:** Si nous continuons ainsi, nous n'aurons plus besoin de témoins.

**Le sénateur Tkachuk:** Je m'excuse, monsieur le président.

**Le sénateur Kirby:** Cela les satisfait, monsieur le président.

**Le sénateur Tkachuk:** J'aurais quelques questions à poser aux témoins.

Dans la proposition qui visait l'aérogare 3, votre société, M. Near, qui s'appelait, je crois, la société Earncliffe, représentait-elle également le groupe de compagnies de Claridge?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Elle ne représentait pas ce groupe?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Je m'excuse, *Huang and Danczky*.

**M. Near:** Non, et en réalité, nous... à l'époque, une société qui a existé avant Earncliffe et qui s'appelait *Near Consultants*... avions effectué un certain travail pour Huang et Danczky, mais rien qui ne soit relié à l'aérogare 3. Le travail que j'effectuais, à l'époque, pour Huang et Danczky, n'avait rien à voir avec l'aérogare 3. C'était un projet distinct, qui n'avait aucun rapport avec l'aérogare 3. Mon travail ne concernait aucunement l'aérogare 3. La même chose vaut pour Bill.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous l'impression que le fait que vous participiez au processus politique du Parti conservateur vous a donné un avantage distinct dans l'appel d'offres qui a été lancé pour le réaménagement des aérogares 1 et 2?

**M. Near:** Non, je ne pense pas que cela a constitué un avantage à ce moment-là et je ne pense pas que cela constitue un inconvénient maintenant.

**Le sénateur Tkachuk:** Pensez-vous que le fait qu'il était partenaire avec six ou sept autres compagnies dans la société Paxport et qu'il était un conservateur bien connu a conféré un avantage à M. Matthews?

**M. Near:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous dites que lorsque l'entente a été conclue, et nous avons maintenant Mergco, vous passiez, en quelque sorte, à une autre étape. Que faisait alors votre entreprise? Qu'a fait Earncliffe au nom de Mergco?

**M. Near:** En toute honnêteté, pas grand-chose. Nous avions des périodes d'activités intenses, et Bill a décrit certaines d'entre elles qui étaient à l'avant-plan et à l'arrière-plan. Pour être franc, c'était une période de très faible activité, parce que les négociations se déroulaient à ce moment-là. On se demandait si Mergco allait se concrétiser, si cela allait fonctionner.

La seule chose que nous avons faite, alors que ces négociations donnaient l'impression de mener à la création de Mergco, et encore une fois, personne ne savait vraiment à ce moment-là que cela allait se produire, a été d'effectuer un certain travail qui a

[Texte]

advantages of the new Mergeco. And I think some of the material that we submitted to senators includes a sample of one of those types of presentations that were then taken jointly by the Mergeco management, and presentations made to a variety of people; officials and editorial boards, et cetera. And that was a thing that Bill was involved in a lot.

**Mr. Fox:** From the communications perspective, there was not very much activity through the early part of '93, I guess. The lead was taken by Paxport. But the activity was particularly intense through August, and the August announcement in Toronto. I believe the date was August the 27th, around there anyway, and then certainly quite intense through the period immediately following the general election of 1993, and then again in pockets of time around different developments, whether it was the House committee hearings or things of that nature.

**Senator Tkachuk:** Periodic moments of boredom with some excitement?

**Mr. Fox:** There's an ebb and flow to it.

**Senator Tkachuk:** So during the time the negotiations were taking place between Mergeco, Pearson Development Corporation and the Government of Canada, that was — I don't want to put words in your mouth, but just from what you told me — that was a quiet time as far —

**Mr. Near:** Slow period.

**Senator Tkachuk:** Why was that?

**Mr. Near:** Because the negotiations were going on. There was nothing that required any communications activity. By definition there was nothing to communicate, and there was certainly not a whole lot of government affairs activity required because the information or the deal was being done by officials, if you will, behind closed doors. So anybody who needed to know something was there in the room. They were trying to do the negotiations. It would be through that period that we would have discussions about our strategy, if you will, in terms of, you know, how strong or big a deal do we think this is. But that was advice to, if you will, the Claridge people that they then took back into their negotiations. But it was very minimal. You had expert management from each firm who were trying to do the deal. They didn't need, for those purposes, any outside advice.

**Senator Tkachuk:** After the announcement on the 27th and then the election, you were still working for Pearson Development Corporation and your function now — what was sort of your major role now? I mean the Nixon report's announced; what happens?

**Mr. Fox:** One of the first things we did was issue a press release welcoming the appointment of Mr. Nixon, and we began a process of research. I think I mentioned we did some quantitative research, some focus groups in the metropolitan Toronto area, of groups of citizens. And the screening process

[Translation]

donné lieu à une présentation où l'on décrivait les avantages de la nouvelle société Mergeco. Je pense que certains des documents que nous avons présentés aux sénateurs comportent un échantillon de l'une des présentations qui ont été faites à ce moment-là par la direction de Mergeco et des présentations qui ont été faites à diverses personnes, à des fonctionnaires et à des comités de rédaction, et cetera. C'est une chose à laquelle Bill a beaucoup participé.

**M. Fox:** Du point de vue des communications, je suppose qu'il n'y a pas eu beaucoup d'activités au début de 1993. Paxport menait. Cependant, les activités ont été particulièrement intenses en août, avec l'annonce faite à Toronto. Je pense que cette annonce a été faite le 27 août, ou aux alentours de cette date. Les activités ont ensuite été très intenses tout au long de période qui a immédiatement suivi les élections générales de 1993, et ensuite de nouveau par intervalles lorsqu'il y avait des faits nouveaux, que ce soit des audiences du comité de la Chambre des communes ou des choses du genre.

**Le sénateur Tkachuk:** Des périodes de tranquillité entrecoupées de périodes de frénésie?

**M. Fox:** Il y a des fluctuations.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, pendant que les négociations se déroulaient entre Mergeco, la *Pearson Development Corporation* et le gouvernement du Canada, c'était... je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche, mais d'après ce que vous m'avez dit... une période tranquille en ce qui concerne...

**M. Near:** Une période de ralentissement.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourquoi?

**M. Near:** Parce que les négociations étaient en cours. Rien ne nécessitait des activités de communication. Par définition, il n'y avait rien à communiquer, et cela n'exigeait sûrement pas beaucoup d'activités, sur le plan des affaires gouvernementales, parce que ce sont les représentants qui avaient besoin de renseignements ou que l'entente intéressait travaillaient à huis clos. Toutes les personnes qui avaient besoin de savoir quoi que ce soit se trouvaient dans la pièce. Elles essayaient de négocier. C'est au cours de cette période que nous avons discuté de notre stratégie, de l'importance et de la force que cette entente allait avoir, à notre avis. Il s'agissait de conseils à l'intention des gens de Claridge dont ils se sont servis dans leurs négociations. Cependant, c'était extrêmement minime. Il y avait des experts en gestion de toutes les entreprises qui essayaient de conclure l'entente. Ils n'avaient pas besoin, pour cela, de conseils de l'extérieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Après l'annonce faite le 27 et les élections, vous travailliez encore pour la *Pearson Development Corporation*. Quel était alors votre rôle principal? Qu'est-il arrivé après l'annonce du rapport Nixon?

**M. Fox:** L'une des premières choses que nous avons faites a été d'émettre un communiqué pour souligner la nomination de M. Nixon. Nous avons entrepris un processus de recherche. J'ai dit, je pense, que nous avons fait certaines recherches quantitatives, que nous avons organisé des groupes de discussion dans la

[Text]

was we looked for people who had voted for the Liberal Party or the liberal candidate in the 1993 general election and people who were interested in the Pearson development project to try and determine sort of what public attitudes were about the development and with a view to crafting a paid media strategy which took the form of some full page ads where we attempted to answer some of the top of line questions that had surfaced as a product of this quantitative research.

**Senator Tkachuk:** Mr. Fox, during the period of the election, and then just before the Nixon report announced, there were a number of articles in the news media about the deal itself, the election campaign. What did you try and do during that time to combat some of the allegations that were being made?

**Mr. Fox:** We had tried to make spokespersons available to the major media outlets. We had organized editorial boards. But, you know, the reality for us was that we felt it was only appropriate for us to speak to the business case, that the public policy debate was properly joined by parties other than our client. And so, you know, we weren't there to debate the merits of privatization or not; we weren't there to debate those kinds of public policy issues. Rather, we were there to try and answer any questions that the media may have had about the business deal itself. And we met with quite a number of columnists, reporters, the business press, the political press. I think it is safe to say that over the period of time we were in all of the editorial boards of the major Toronto newspapers — and obviously Toronto was a particular focus for us. We were on national television a number of times — spokespersons were on national television a number of times. We had formal news conferences at different stages through the process. So that's the kind of activity that we were involved in.

**Senator Tkachuk:** Were there groups outside the political parties in Toronto who would be opposing the deal?

**Mr. Fox:** Oh yeah.

**Senator Tkachuk:** Who would they be? Would they have been the people who were trying to form the Toronto Airport Authority? Were they fairly active in this campaign, Mr. Bandeen and others?

**Mr. Fox:** Well, Mr. Bandeen was quoted extensively in the media at the time and was questioned on that subject by Senator LeBreton before this committee some weeks back. So, yeah.

**Senator Tkachuk:** When the Nixon report was announced, what did you think was going to happen? What were you as the —

**Mr. Fox:** The review or the report?

**Senator Tkachuk:** When it was announced that Mr. Nixon was going to do the report, what was your — or the review, or whatever you call it. What do you call the thing? The Nixon report. When he was commissioned to do the report, what did

[Traduction]

région du Grand Toronto, des groupes de citoyens. Pour le processus d'évaluation, nous avons cherché des personnes qui avaient voté pour le Parti libéral ou le candidat libéral aux élections générales de 1993 et des personnes que le projet de développement de Pearson intéressait pour tenter de connaître l'attitude du public au sujet du réaménagement et concevoir une stratégie médiatique qui a pris la forme d'annonces pleine page dans lesquelles nous avons tenté de répondre à certaines des questions qui ressortaient le plus par suite de la réalisation cette recherche quantitative.

**Le sénateur Tkachuk:** Monsieur Fox, pendant la période électorale, puis tout juste avant l'annonce concernant le rapport Nixon, de nombreux articles traitant du marché lui-même ont paru dans les médias d'information. Qu'avons-vous tenté de faire et fait alors pour combattre toutes ces allégations?

**M. Fox:** Nous avons tenté de mettre des porte-parole à la disposition des grands médias. Nous avons créé des comités de rédaction. Mais, comme vous le savez, il ne nous semblait que juste que l'on parle de l'opération commerciale, que d'autres intervenants que notre client participent à ce débat d'ordre public. Et puis, il ne nous appartenait pas de discuter le pour et le contre de la privatisation ou de la non-privatisation; il ne nous appartenait pas de débattre ce dossier de politique gouvernementale. En revanche, force nous a été de tenter de répondre aux questions que les médias pourraient poser à propos du marché lui-même. Nous avons donc rejoint un assez grand nombre de chroniqueurs, de journalistes, ainsi que des représentants de la presse commerciale et de la presse politique. On peut dire, je crois, que nous étions de tous les comités de rédaction des grands journaux torontois... Toronto était de toute évidence notre centre d'intérêt. Nous avons fait de nombreuses prestations à la télévision nationale... et nos porte-parole en ont fait autant. Nous avons tenu des conférences de presse à diverses étapes du processus. Voilà le genre d'activité auquel nous avons pris part.

**Le sénateur Tkachuk:** Outre les partis politiques, y avait-il à Toronto des groupes qui s'opposaient au marché?

**M. Fox:** Oh, oui!

**Le sénateur Tkachuk:** De qui s'agissait-il? Était-ce les gens qui voulaient créer l'administration aéroportuaire? M. Bandeen et d'autres ont-ils été passablement actifs dans cette campagne?

**M. Fox:** Ma foi, M. Bandeen a été abondamment cité dans les médias à l'époque, et le sénateur LeBreton l'a questionné à ce sujet alors qu'il comparaisait devant ce comité il y a quelques semaines. En somme, oui.

**Le sénateur Tkachuk:** À l'annonce concernant le rapport Nixon, qu'avez-vous pensé qu'il se produirait? Où vous situiez-vous en tant que...

**M. Fox:** De quoi s'agit-il? De la révision ou du rapport?

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsqu'on a annoncé que M. Nixon allait rédiger le rapport, quelle a été votre ...ou procédé à la révision, ou encore quel que soit le nom que l'on donne au processus. Comment appelez-vous la chose? Le rapport Nixon.



[Texte]

you, as lobbyists in Ottawa, what did you — what was your impression; what did you think was going to happen?

**Mr. Fox:** As I said earlier, we actually issued a formal communique congratulating and welcoming the appointment of Mr. Nixon, because we thought that it would afford us an opportunity to put our case in a setting other than a federal election campaign, and we were confident that, given that opportunity, that we would be able to satisfy the concerns of the newly elected government. That was our going-in position.

**Senator Tkachuk:** Did you, during that period of time, your client and yourself, feel that you would get a fair shake, that there would be an independent review?

**Mr. Fox:** Absolutely.

**Senator Tkachuk:** You mentioned that you never got a phone call, or that you weren't contacted by Mr. Nixon at any time during — did that surprise you? .

**Mr. Near:** Surprised me.

**Senator Tkachuk:** Mr. Fox?

**Mr. Fox:** It didn't surprise me in particular.

**Mr. Near:** He has more experience in this stuff than I do.

**Senator Tkachuk:** Did it surprise your client? Your client; how long was he asked to appear? Was your client intensively — Mr. Coughlin and —

**Mr. Near:** You should ask him. Our understanding is that he did not have a very long meeting with Mr. Nixon, but that's a question more appropriately answered explicitly by Mr. Coughlin.

**Senator Tkachuk:** So when the Nixon report was published, what was your immediate reaction?

**Mr. Near:** It shouldn't be in the transcript.

**Senator Tkachuk:** Mr. Fox?

**Mr. Fox:** Well I think — I guess I would say that our reaction was summarized in the presentation made to the House committee by the principal. There would be nothing in the statement that was made to that committee that I would take issue with.

**Senator Tkachuk:** That's all I have. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right. Now, I tell you what, we're going to adjourn at five o'clock and we have another witness. So, Senator Stewart...?

**Senator Stewart:** I'm prepared to hear the other witness.

**The Chairman:** All right. Thank you Mr. Near, Mr. Fox. You've been very forthcoming and we appreciate it very much.

**Mr. Nelligan:** I was just going to say you can leave your professional cards at the door and anyone who wants them can pick them up.

[Translation]

Quand il a reçu mission de rédiger le rapport, qu'avez-vous fait, en tant que lobbyistes à Ottawa, qu'avez-vous fait... quelle a été votre réaction? Que pensiez-vous qu'il allait se produire?

**M. Fox:** Comme je l'ai dit précédemment, nous avons envoyé un communiqué officielle pour féliciter M. Nixon de sa nomination, parce que nous estimions que l'occasion nous serait ainsi offerte de situer notre affaire dans un contexte autre qu'une campagne électorale fédérale et que nous étions persuadés, dans ces circonstances, de pouvoir dissiper les inquiétudes exprimées par le nouveau gouvernement. Telle était notre position du moment.

**Le sénateur Tkachuk:** À ce moment-là, votre client et vous-même aviez-vous l'impression qu'on agissait équitablement envers vous, qu'il s'agirait d'une révision par un organisme indépendant?

**M. Fox:** Tout à fait.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous avez dit que vous n'avez jamais reçu un coup de fil, qu'à aucun moment M. Nixon ne s'est mis en rapport avec vous... Cela vous a-t-il surpris?

**M. Near:** Cela m'a surpris.

**Le sénateur Tkachuk:** M. Fox?

**M. Fox:** Cela ne m'a pas vraiment surpris.

**M. Near:** Il a plus d'expérience que moi dans ce domaine.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela a-t-il surpris votre client? Combien de temps a duré le témoignage de votre client? A-t-il été intensivement... M. Coughlin et...

**M. Near:** Vous pourriez le lui demander. Nous croyons savoir qu'il n'a pas eu un très long entretien avec M. Nixon, mais c'est là une question à laquelle M. Coughlin serait bien placé pour répondre.

**Le sénateur Tkachuk:** À la publication du rapport Nixon, quelle a été votre impression immédiate?

**M. Near:** Cela ne devrait pas figurer dans la transcription.

**Le sénateur Tkachuk:** M. Fox?

**M. Fox:** Eh bien, je pense... je dirais que notre réaction est bien décrite dans l'exposé que le directeur a fait devant le comité de la Chambre. Il n'y rien dans la déclaration faite au comité que je n'appuie.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est tout en ce qui me concerne. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Bien. Je vous signale que le comité ajournera à 17 heures et que nous avons un autre témoin. Alors, sénateur Stewart...?

**Le sénateur Stewart:** Je suis prêt à entendre l'autre témoin.

**Le président:** Bien. Je vous remercie, M. Near et M. Nixon. Vous vous êtes montrés très ouverts, et nous vous en sommes très reconnaissants.

**M. Nelligan:** J'aimerais simplement ajouter que vous pouvez laisser vos cartes professionnelles à la sortie afin que les personnes intéressées puissent en prendre.

[Text]

**Mr. Near:** Thank you, Mr. Nelligan.

**The Chairman:** We will take a five-minute break.

— Short recess

**The Chairman:** Come to order, please. Mr. Nelligan will introduce our next witness.

**Mr. Nelligan:** Senators, our next witness is Mr. Herb Metcalfe, who is senior partner of the Capital Hill Group, another firm of government consultants. Mr. Metcalfe has already provided us with a bundle of documents which is available to you, and I understand that after being sworn he'll have a brief oral statement.

(**Herb Metcalfe, sworn:**)

**The Chairman:** Please proceed, Mr. Metcalfe.

**Mr. Herb Metcalfe, Capital Hill Group:** Thank you, Mr. Chairman.

My name is Herb Metcalfe. I'm the senior partner in a company called the Capital Hill Group, which is a government relations firm in Ottawa. We have been in business since 1985. We became involved in the Pearson development file in August of 1991. I look forward to your questions.

**The Chairman:** Now, we understand one another. Five after four, 55 minutes. Who is interested?

**Senator LeBreton:** I have some questions.

**Senator Jessiman:** I would have some questions.

**Senator Stewart:** I have.

**The Chairman:** Okay, Senator Stewart had his hand up first. I'll put the others down.

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman.

Mr. Metcalfe, were you here when the previous witnesses were testifying?

**Mr. Metcalfe:** Yes I was, sir.

**Senator Stewart:** So you heard the chairman's opening statement?

**Mr. Metcalfe:** Yes.

**Senator Stewart:** In which he indicated that, whether we like it or not, lobbying is now an integral part of the governmental process.

**Mr. Metcalfe:** I think it has been for some time, senator.

**Senator Stewart:** Yes. Do you think it's unreasonable for this committee to ask lobbyists questions concerning an important but controversial transaction?

**Mr. Metcalfe:** Depends on what the questions are.

**Senator Stewart:** So there are some questions which you feel should not be asked?

**Mr. Metcalfe:** I think there are some questions that are best answered by the client.

**Senator Stewart:** Of course.

[Traduction]

**M. Near:** Merci, M. Nelligan.

**Le président:** Nous observerons une pause de cinq minutes.

— Suspension de courte durée

**Le président:** À l'ordre s'il vous plaît. M. Nelligan va présenter notre prochain témoin.

**M. Nelligan:** Sénateurs, notre prochain témoin est M. Herb Metcalfe qui est associé principal de *Capital Hill Group*, une autre société d'experts-conseils auprès du gouvernement. M. Metcalfe nous a déjà fourni une liasse de documents qui sont à votre disposition. Je crois savoir qu'après avoir prêté serment, il fera un bref exposé oral.

(**M. Herb Metcalfe assermenté:**)

**Le président:** Veuillez poursuivre, M. Metcalfe.

**M. Herb Metcalfe, Capital Hill Group:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je m'appelle Herb Metcalfe. Je suis associé principal de *Capital Hill Group*, un organisme chargé des relations gouvernementales à Ottawa. Nous sommes en affaires depuis 1985. Nous sommes intervenus dans le dossier de l'aménagement de l'aéroport Pearson pour la première fois au mois d'août 1991. Je suis impatient de répondre à vos questions.

**Le président:** Voilà, on se comprend maintenant. Il est 17 h 04, nous disposons de 55 minutes. Qui veut poser des questions?

**Le sénateur LeBreton:** J'ai des questions.

**Le sénateur Jessiman:** J'aimerais poser des questions.

**Le sénateur Stewart:** Moi aussi.

**Le président:** Bon, le sénateur Stewart a levé la main le premier. Je vais inscrire le nom des autres.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

M. Metcalfe, étiez-vous ici quand les autres témoins ont comparu.

**M. Metcalfe:** Oui, j'y étais, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous entendu la déclaration préliminaire du président?

**M. Metcalfe:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Où il était dit que, que ça plaît ou non, le lobbying fait désormais partie intégrante du processus gouvernemental.

**M. Metcalfe:** Je crois c'est le cas depuis belle lurette, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Selon vous, est-il déraisonnable, de la part du comité, de poser des questions aux lobbyistes à propos d'une transaction importante mais controversée?

**M. Metcalfe:** Cela dépend des questions.

**Le sénateur Stewart:** Y a-t-il, selon vous, des questions que l'on ne devrait pas poser?

**M. Metcalfe:** J'estime qu'il y a des questions auxquelles le client est bien placé pour répondre.

**Le sénateur Stewart:** Bien sûr.

[Texte]

**Mr. Metcalfe:** And there are other questions best answered by ourselves.

**Senator Stewart:** Of course, but in any case the questions should be answered, but by the appropriate persons?

**Mr. Metcalfe:** Yes.

**Senator Stewart:** All right, thank you.

Chairman, I took a fair amount of time with the previous witnesses with regard to the whole lobbying operation. I don't want to repeat that, but I do want to get any relevant information that Mr. Metcalfe might give to us, so I'm going to approach those questions in a glossary way.

Mr. Metcalfe, we have some memoranda. Your name appears as an originator, and also the name of David Dyer.

**Mr. Metcalfe:** That's correct, sir.

**Senator Stewart:** Have either of you worked in ministers' offices?

**Mr. Metcalfe:** We have, sir.

**Senator Stewart:** All right. Has either of you —

**Mr. Metcalfe:** Would you like me to go through —

**Senator Stewart:** No, I'm just trying to discover what the qualifications are for a good lobbyist. Has either of you been a member of the public service?

**Mr. Metcalfe:** I was.

**Senator Stewart:** Did you take the Official Secrets oath?

**Mr. Metcalfe:** It was back in 1975-76, '74-75.

**Senator Stewart:** What department was that?

**Mr. Metcalfe:** I was with the Anti-Inflation Board at the time, sir.

**Senator Stewart:** Probably you didn't take the oath then.

Has either of you participated in political campaigns?

**Mr. Metcalfe:** Yes, I have, sir.

**Senator Stewart:** Has Mr. Dyer?

**Mr. Metcalfe:** I believe he has, sir.

**Senator Stewart:** But you wouldn't have direct knowledge on that?

**Mr. Metcalfe:** I know for a fact that he has been involved in, I think — I believe it was the '88 campaign and I also believe —

**Senator Stewart:** Would it be intrusive for me to ask you if this was on behalf of the Liberal Party?

**Mr. Metcalfe:** In Mr. Dyer's —

**Senator Stewart:** In your case.

**Mr. Metcalfe:** In my case, yes; in Mr. Dyer's case, no.

**Senator Stewart:** That was Progressive Conservative?

**Mr. Metcalfe:** Yes.

[Translation]

**M. Metcalfe:** Et il y a des questions auxquels nous sommes bien placés pour répondre.

**Le sénateur Stewart:** Bien sûr, en tout cas, il faut répondre aux questions, mais la réponse doit émaner des bonnes personnes?

**M. Metcalfe:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Bien, je vous remercie.

Monsieur le président, j'ai consacré beaucoup de temps à interroger les témoins précédents sur le travail des lobbyistes. Je ne veux pas recommencer, mais j'aimerais obtenir tout renseignement pertinent que M. Metcalfe serait à même de nous communiquer, je vais d'abord aborder ces questions d'une manière succincte.

M. Metcalfe, nous avons des mémoires. Votre nom figure parmi les rédacteurs, de même que celui de David Dyer.

**M. Metcalfe:** C'est exact, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous travaillé l'un et l'autre dans des cabinets de ministre?

**M. Metcalfe:** Oui, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Bien. Avez-vous l'un et l'autre...

**M. Metcalfe:** Voudriez-vous que j'expose...

**Le sénateur Stewart:** Non, je tente simplement de découvrir quelles sont les capacités requises pour être un bon lobbyiste. Avez-vous été l'un et l'autre fonctionnaires?

**M. Metcalfe:** J'ai fait partie de la fonction publique.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous prêter serment en vertu de la Loi sur les secrets officiels?

**M. Metcalfe:** C'était dans les années 1975-1976, 1974-1975.

**Le sénateur Stewart:** De quel ministère s'agissait-il?

**M. Metcalfe:** J'étais à la Commission de la lutte contre l'inflation à l'époque, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'avez donc probablement pas prêté serment.

Avez-vous l'un et l'autre participé à des campagnes politiques?

**M. Metcalfe:** Oui, pour ma part, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Et M. Dyer?

**M. Metcalfe:** Je crois que oui, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Mais il ne s'agit pas d'une connaissance de source directe?

**M. Metcalfe:** Je sais de source sûre qu'il a pris part, si je ne m'abuse, à la campagne 1988 et que...

**Le sénateur Stewart:** Serait-ce indiscret de vous demander si c'était pour le Parti libéral?

**M. Metcalfe:** Dans le cas de M. Dyer...

**Le sénateur Stewart:** Dans votre cas.

**M. Metcalfe:** Dans mon cas, oui; dans le cas de M. Dyer, non.

**Le sénateur Stewart:** C'était pour le Parti progressiste-conservateur?

**M. Metcalfe:** Oui.



[Text]

**Senator Stewart:** Has either of you participated in the reconstruction or reconstitution of a government?

**Mr. Metcalfe:** I can't speak for Mr. Dyer in that part, because my relationship with Mr. Dyer started when he came to work for us, which was about six years ago, and so prior to that I don't know, but with respect to myself, I have not had an official capacity in what you'd call a transition team.

**Senator Stewart:** All right. Now, I want to spend a little more time on how well you get paid or how poorly you get paid.

In the case of the Pearson airport contract, for whom did you work?

**Mr. Metcalfe:** We worked for Claridge Properties.

**Senator Stewart:** And that was the only person, either natural or corporate, for whom you worked?

**Mr. Metcalfe:** Yes, we billed Claridge Properties.

**Senator Stewart:** Over what period of time did you work for it?

**Mr. Metcalfe:** We originally got involved with Claridge on the Pearson airport back in August of '93 — sorry, '91, sorry — and are still continuing to work for them, senator.

**Senator Stewart:** On what basis are you remunerated? Do you get a flat monthly —

**Mr. Metcalfe:** We're paid on a monthly retainer fee.

**Senator Stewart:** Yes. You heard the previous witnesses say from time to time they may get what we might call ad hoc supplements to that because of —

**Mr. Metcalfe:** Extra services provided?

**Senator Stewart:** — a particular task.

**Mr. Metcalfe:** In this case, from the day we started working from Claridge Properties we have been paid a flat monthly retainer fee.

**Senator Stewart:** Can you tell us what that was?

**Mr. Metcalfe:** It was \$10,000 a month.

**Senator Stewart:** Ten thousand dollars a month. And you received it —

**Mr. Metcalfe:** We billed every month and we received it on a monthly basis, and continue to.

**Senator Stewart:** Thank you very much.

Can I anticipate Senator Jessiman's supplementary question —

**Mr. Metcalfe:** Sure, if he doesn't mind.

**Senator Grafstein:** Pretty tough to do that.

**Senator Stewart:** You maintain an office which entails overhead?

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous l'un et l'autre participé à la reconstruction ou à la reconstitution d'un gouvernement?

**M. Metcalfe:** Je ne peux parler au nom de M. Dyer à ce sujet, parce que mes premiers rapports avec M. Dyer datent de l'époque où il est venu travailler pour nous, soit il y a environ six ans, et j'ignore ce qu'il en est pour les années qui ont précédé. Pour ma part, je n'ai pas fait partie officiellement de ce que l'on pourrait appeler une équipe de transition.

**Le sénateur Stewart:** Bien. Je veux maintenant me pencher un peu sur votre généreuse ou modeste rémunération, selon le cas.

En ce qui concerne le contrat de l'aéroport Pearson, pour qui travailliez-vous?

**M. Metcalfe:** Nous travaillions pour *Claridge Properties*.

**Le sénateur Stewart:** Et c'était la seule personne, ou bien, la seule société pour qui vous avez travaillé?

**M. Metcalfe:** Oui, nous avons envoyé les factures à *Claridge Properties*.

**Le sénateur Stewart:** Pendant combien de temps avez-vous travaillé pour cette société?

**M. Metcalfe:** Nous avons commencé à travailler pour Claridge au projet de l'aéroport Pearson au mois d'août 1993... pardon, 91, je suis désolé... et nous travaillons encore pour cette société, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Selon quel principe êtes-vous rémunérés? Touchez-vous un salaire fixe mensuel?

**M. Metcalfe:** Nous touchons des honoraires préalables fixes mensuels.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Vous avez entendu les témoins précédents dire qu'il leur arrive de toucher en sus ce que l'on pourrait appeler des suppléments ponctuels pour...

**M. Metcalfe:** Services supplémentaires assurés?

**Le sénateur Stewart:** ... une besogne particulière.

**M. Metcalfe:** En ce cas, depuis que nous travaillons pour *Claridge Properties*, nous touchons des honoraires préalables fixes mensuels.

**Le sénateur Stewart:** Pouvez-vous en préciser le montant?

**M. Metcalfe:** Il s'agissait de 10 000 \$ par mois.

**Le sénateur Stewart:** Dix mille dollars par mois. Et vous les touchiez...

**M. Metcalfe:** Nous facturions nos services chaque mois et nous touchons des honoraires mensuels, et c'est encore le cas.

**Le sénateur Stewart:** Je vous remercie beaucoup.

Puis-je anticiper sur la question complémentaire du sénateur Jessiman...

**M. Metcalfe:** Bien sûr, s'il n'y voit pas d'inconvénient.

**Le sénateur Grafstein:** Difficile de faire autrement.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez un bureau qui entraîne des frais généraux?

[Texte]

**Mr. Metcalfe:** We have an office in Quebec City, an office in Montreal, an office in Ottawa, one in Toronto and one in Vancouver, senator.

**Senator Stewart:** Do you think that what you charge is neither higher nor lower than your competition?

**Mr. Metcalfe:** I don't know. I haven't got a clue what my competition charges, but I believe with what Mr. Fox and Mr. Near said today, with the services that Earncliffe provided, I think there was roughly maybe \$200 a month difference in what they were charging Claridge than what we were charging Claridge. So I would imagine on this file it was —

**Senator Stewart:** Can we assume that if you were charging more than the market would suggest was a fair price, that you would lose business?

**Mr. Metcalfe:** I would suggest that we wouldn't be in business, senator.

**Senator Stewart:** All right, thank you very much on that.

Now, I want to refer to a couple of memoranda. The one I want to start with is the July 2nd, 1992 memorandum from Mr. Dyer and Mr. Metcalfe of the Capital Hill Group to Mr. Fox of Earncliffe, Harry Near of Earncliffe, Pat Ross of GPC, and Ramsey Withers of GCI.

This memorandum indicates that there is to be a coordinated effort and then, in a subsequent memorandum, six days later, July the 8th of 1992, the targets are identified and those who are to approach the targets are identified. I notice that in a sense Finance was your target.

**Mr. Metcalfe:** That's correct, sir.

**Senator Stewart:** One G. Anderson. Who would G. Anderson be?

**Mr. Metcalfe:** George Anderson was the Assistant Deputy Minister of Finance in the department at the time.

**Senator Stewart:** Why was he particularly susceptible to your approaches?

**Mr. Metcalfe:** Susceptible? I don't know if he's susceptible, but when I was executive assistant to the Minister of Finance, Marc Lalonde, I had met George Anderson and had dealt with him as a bureaucrat.

**Senator Stewart:** How would you expect discussions or contacts — whatever word you want to use — with Mr. Anderson in the Department of Finance — how would you expect Mr. Anderson to help your client get this business?

**Mr. Metcalfe:** It wasn't to help the client get the business as much as it was to educate Mr. Anderson on our client, number one and, number two, on our client's proposal to government.

**Senator Stewart:** Mr. Anderson, in other words, had a role to play in the decision?

**Mr. Metcalfe:** He was the senior official in the Department of Finance that was sort of overlooking or overseeing with respect to Finance's input into the process.

[Translation]

**M. Metcalfe:** Nous avons un bureau à Québec, un bureau à Montréal, un bureau à Ottawa, un autre à Toronto et un autre à Vancouver, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Selon vous, vos prix sont-ils plus élevés ou plus bas que ceux pratiqués par vos concurrents?

**M. Metcalfe:** Je l'ignore. Je n'ai pas la moindre idée des prix de la concurrence, mais je suis du même avis que M. Fox et M. Near, qui viennent de dire que, compte tenu des services qu'offre Earncliffe, on note un écart de 200 \$ environ par mois entre le prix que Claridge demandait et le prix que nous demandions. J'imagine donc que dans ce dossier...

**Le sénateur Stewart:** Peut-on supposer que si vous demandiez plus ce que le marché considère comme un prix juste, vous perdriez des contrats?

**M. Metcalfe:** Je dirais même que nous ne serions pas dans les affaires, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Bien, je vous remercie beaucoup de cette observation.

J'aimerais maintenant me pencher sur un ou deux mémoires. Je voudrais commencer par celui du 2 juillet 1992, rédigé par M. Dyer et M. Metcalfe, du *Capital Hill Group*, à l'intention de M. Fox, d'Earncliffe, Harry Near, d'Earncliffe, Pat Ross, de GPC et Ramsey Whithers, de GCI.

Ce mémoire fait état d'un effort de coordination puis, dans un mémoire ultérieur, six jours plus tard, soit le 8 juillet 1992, figurent les objectifs à atteindre, ainsi que les noms des responsables de leur réalisation. Je remarque que les finances étaient dans un certain sens votre objectif.

**M. Metcalfe:** C'est exact, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Un nommé G. Anderson. Qui était G. Anderson?

**M. Metcalfe:** George Anderson était le sous-ministre adjoint des Finances, à l'époque.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi était-il particulièrement sensible à vos procédés?

**M. Metcalfe:** Sensible? J'ignore s'il est sensible, mais à l'époque où j'étais adjoint exécutif du ministre des Finances, Marc Lalonde, j'ai fait la connaissance de George Anderson et j'ai eu affaire à lui en tant que fonctionnaire.

**Le sénateur Stewart:** En quoi espériez-vous que des entretiens, des contacts... ou quel que soit le mot que vous préférez pour désigner la chose... en quoi espériez-vous que M. Anderson puisse aider votre client à obtenir ce marché?

**M. Metcalfe:** Il ne s'agissait pas tant d'aider notre client à obtenir le marché qu'à renseigner M. Anderson, premièrement, sur notre client et, deuxièmement, sur la proposition que notre client était prêt à faire au gouvernement.

**Le sénateur Stewart:** M. Anderson avait en quelque sorte un rôle à jouer dans la décision?

**M. Metcalfe:** Il était le haut fonctionnaire du ministère des Finances chargé de surveiller tout ce qui touche la participation des Finances dans le processus.

[Text]

**Senator Stewart:** Now —

**Mr. Metcalfe:** We wanted him to understand our information from Mr. Coughlin.

**Senator Stewart:** Mr. Dyer was to see one Lee Anderson at Transport. Why Dyer for Anderson?

**Mr. Metcalfe:** Anderson?

**Senator Stewart:** I'm sorry, Dyer for Richardson.

**Mr. Metcalfe:** Richardson? I believe that Mr. Dyer knew Mr. Richardson.

**Senator Stewart:** How would that be?

**Mr. Metcalfe:** I believe Mr. Dyer had met Mr. Richardson at some point in his career. Mr. Richardson was, I believe, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport at the time.

**Senator Stewart:** I see. And then Mr. Dyer was peculiarly suitable for Mr. Loiselle and one R. Charest at Treasury Board.

**Mr. Metcalfe:** Yeah, Robert Charest was Minister Loiselle's chief of staff.

**Senator Stewart:** I see. And then on the Operations Committee, again Mr. Dyer was to see P. Morel and — I don't know whether — it looks like C-H-A-R-C-A-T, but I hardly believe that.

**Mr. Metcalfe:** Charest is Minister Charest, and P. Morel, I believe, was Minister Charest's chief of staff at the time.

**Senator Stewart:** All right.

**Mr. Metcalfe:** Again, senator, all these meetings were to basically inform officials, elected and non-elected, of Claridge Properties and the ATDG consortium.

**Senator Stewart:** The witnesses who were here before us said that they were seeking to assist their client in developing a proposal which would address the requirements of the government. Did you do that kind of work? You've emphasized, you know, your eristic function, educating public servants and ministers.

**Mr. Metcalfe:** At the same time we were asking people sort of what they felt the government was really looking for in the RFP, sort of issues that would be of concern, issues that might help our case. There's nothing...

**Senator Stewart:** Do you think you helped your client in this regard?

**Mr. Metcalfe:** I think we did. Our client did not have an office in Ottawa. They did not have — they had a very small sort of operational staff. They didn't have a vice-president of public affairs here. Mr. Coughlin and Mr. Spencer, who we reported to, had very little knowledge of the bureaucratic process or the political processes at this time.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Or...

**M. Metcalfe:** Nous voulions qu'il comprenne les renseignements que nous lui transmettions de la part de M. Coughlin.

**Le sénateur Stewart:** M. Dyer devait voir un nommé Lee Anderson au ministère des Transports. Pourquoi Dyer et Anderson?

**M. Metcalfe:** Anderson?

**Le sénateur:** Pardon, Dyer et Richardson.

**M. Metcalfe:** Richardson? Je crois que M. Dyer connaissait M. Richardson.

**Le sénateur Stewart:** Comme se fait-il?

**M. Metcalfe:** Je crois que M. Dyer a croisé M. Richardson au cours de sa carrière. M. Richardson était, si je ne m'abuse, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports d'alors.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Et puis M. Dyer était l'homme le plus indiqué pour M. Loiselle et un certain R. Charest, du Conseil du Trésor.

**M. Metcalfe:** Oui, Robert Charest était le chef de cabinet du ministre Loiselle.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Et puis au comité des opérations, M. Dyer devait voir P. Morel et... je ne sais pas si c'est le bon nom... on dirait C-H-A-R-C-A-T, mais j'en doute fort.

**M. Metcalfe:** Charest, oui, le ministre Charest, et P. Morel, si je ne m'abuse, était le chef de cabinet du ministre Charest à l'époque.

**Le sénateur Stewart:** Bien.

**M. Metcalfe:** Encore une fois, sénateur, toutes ces réunions avaient essentiellement pour objet de renseigner les responsables, élus et non élus, sur *Claridge Properties* et le consortium ATDG.

**Le sénateur Stewart:** Les témoins qui ont comparu devant nous ont dit qu'ils cherchaient à aider leur client à élaborer une proposition qui satisfasse les exigences du gouvernement. Avez-vous accompli ce genre de travail? Vous avez insisté par-dessus tout sur votre fonction éristique, celle de renseigner les fonctionnaires et les ministres.

**M. Metcalfe:** De plus, nous interrogeons des gens sur ce que, selon eux, le gouvernement cherchait dans la demande de propositions, sur les motifs de préoccupation, sur les éléments qui pourraient servir notre cause. Il n'y a rien...

**Le sénateur Stewart:** Croyez-vous avoir aidé votre client à cet égard?

**M. Metcalfe:** Je crois que oui. Notre client n'avait pas de bureau à Ottawa. Il n'avait pas... il n'avait qu'un personnel opérationnel très restreint. Il ne disposait pas ici d'un vice-président aux relations publiques. M. Coughlin et M. Spencer, nos supérieurs, étaient étrangers au processus bureaucratique ou aux procédés politiques alors en vigueur.



[Texte]

**Senator Stewart:** Did you have any difficulty ascertaining roughly what the government wanted the proposals to — what needs the government wanted the proposals to satisfy?

**Mr. Metcalfe:** I think what I'll refer to as the Ottawa lobbying team with Claridge was able to garner general information that was out there, probably the same type of information that Paxport was able to garner, and help sort of in the construction of our response to the RFP.

**Senator Stewart:** Were you surprised when it turned out that your effort had not been successful, when you were not selected — your client was not selected as having submitted the best overall acceptable proposal?

**Mr. Metcalfe:** I was disappointed.

**Senator Stewart:** Yes, but were you surprised?

**Mr. Metcalfe:** Surprised? Well I think I was more disappointed than surprised. I mean there was only two choices they could make. They could either award it to Paxport or they could award it to ATDG.

**Senator Stewart:** No, but knowing roughly what — well, knowing what the proposal — the invitation for proposals set forth; knowing what you did from your intelligence operation here in Ottawa, you must have felt — and tell me if I'm wrong — that the Claridge proposal was pretty good.

**Mr. Metcalfe:** I believed it was very good, sir.

**Senator Stewart:** Yet it missed the target.

**Mr. Metcalfe:** We missed the target. As the saying goes, success has many fathers and failures are orphans.

**Senator Stewart:** Yes, but the Claridge Group was not inexperienced with regard to airports.

**Mr. Metcalfe:** They had been involved with Huang and Danczky on Terminal 3.

**Senator Stewart:** Yes.

**Mr. Metcalfe:** But I don't believe — you'd have to check this, but I don't believe they were involved at the RFP process with Huang and Danczky on Terminal 3.

**Senator Stewart:** The earlier process. Do you have any idea of how badly you failed? How far short did you fall? How far short did you fall? Was it a very close — in other words, was it a very close contest?

**Mr. Metcalfe:** My understanding, and it's based on knowledge after the fact, and it's based on hearsay, is that I guess out of five areas on the evaluation, that Paxport had won four of the five and we had won one out of the five.

**Senator Stewart:** But were you edged out, do you think, or did you lose by a country mile in these four?

**Mr. Metcalfe:** I don't know, senator. All I know is that in the press release that the minister issued he said that the ATDG bid was a quality bid. So I take it from that that they must have

[Translation]

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous du mal à établir ce que le gouvernement visait essentiellement avec les propositions... les besoins que le gouvernement voulait que les propositions combler?

**M. Metcalfe:** Je dirais que l'équipe de lobbyistes d'Ottawa travaillant pour Claridge a pu recueillir les renseignements généraux disponibles... à peu près les mêmes que ceux auxquels Paxport a eu accès... et participer en quelque sorte à l'élaboration de notre réponse à la demande de propositions.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous été étonné d'apprendre que vos efforts n'avaient pas été couronnés de succès, que vous n'aviez pas été choisi... que votre client n'avait pas été considéré comme ayant présenté la meilleure proposition globale?

**M. Metcalfe:** J'ai été déçu.

**Le sénateur Stewart:** D'accord, mais avez-vous été surpris?

**M. Metcalfe:** Surpris? Ma foi, je pense que j'ai été plus déçu que surpris. Il n'y avait que deux choix possibles. C'était Paxport ou ATDG.

**Le sénateur Stewart:** Non, mais sachant en gros... connaissant la proposition... en quoi consistait la demande de propositions; compte tenu de ce que vous avait fait, grâce à vos tuyaux ici, à Ottawa, vous deviez avoir l'impression (dites-le-moi si j'ai tort) que la proposition de Claridge était excellente.

**M. Metcalfe:** Je croyais qu'elle était très bonne, monsieur.

**Le sénateur Stewart:** Mais elle a échoué.

**M. Metcalfe:** Nous avons échoué. Comme on dit, nombreux sont ceux qui s'attribuent le mérite d'une victoire, mais rares sont ceux qui assument une défaite.

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais le groupe Claridge n'était pas sans expérience dans le domaine des aéroports.

**M. Metcalfe:** La société s'était jointe à Huang et Danczky à propos de l'aérogare 3.

**Le sénateur Stewart:** Oui.

**M. Metcalfe:** Mais je ne crois... il faudrait vérifier... mais je ne crois pas qu'elle ait participé au processus relatif à la demande de propositions aux côtés de Huang et Danczky dans le dossier de l'aérogare 3.

**Le sénateur Stewart:** Le processus antérieur. Avez-vous une idée de l'ampleur de votre échec? Autrement dit, de combien avez-vous raté la cible? La lutte a-t-elle été chaude?

**M. Metcalfe:** Je crois savoir, mais il s'agit de renseignements obtenus après coup, de rumeurs, que sur les cinq critères d'évaluation, Paxport l'a emporté quatre fois et nous, une fois.

**Le sénateur Stewart:** Mais avez-vous été distancé de peu, ou bien tirez-vous de l'arrière en ce concerne ces quatre critères?

**M. Metcalfe:** Je l'ignore, sénateur. Tout ce que je sais, c'est que dans son communiqué de presse le ministre a déclaré que la soumission d'ATDG était une soumission de premier ordre. J'en

[Text]

found some good points and we weren't sort of way out of the ballpark.

**Senator Stewart:** I'm sorry, I didn't hear what you said.

**Mr. Metcalfe:** That we weren't way out of the ballpark.

**Senator Jessiman:** He said that their client had a quality bid.

**Senator Stewart:** Oh, I see, yes.

**Mr. Metcalfe:** That's what the press release said.

**Senator Stewart:** All right, thank you very much. That helps greatly.

In other words, if the Paxport proposal hadn't been there, and assuming that the government was still prepared to go ahead with this particular type of arrangement, the Claridge bid probably would have been accepted. You were not disqualified?

**Mr. Metcalfe:** No, we were not disqualified.

**The Chairman:** Senator Stewart, I don't want to cut you off, and you can continue this type of — but I mean the lobbyists are here for a particular reason and it's to determine what they do and their influence and so on. But you seem to be coming back to opinions which will be well answered by the developers and the two proponents, the two people who know all about it. You keep asking Mr. Metcalfe about the criteria to win the bids and I don't see that as — particularly with the length of time we have.

**Senator Stewart:** The point, Chairman, was this; that the witness had indicated that his particular client did not have an office in Ottawa and so on, and consequently, the client would be dependent upon the services that the lobbyists in this case provided to them. I was trying to ascertain how well-informed they were about what we were told earlier by an earlier witness was a highly secretive process.

**The Chairman:** I see, all right. Go ahead.

**Senator Stewart:** I guess the well is dry, so I'll terminate there.

**The Chairman:** All right. We have 35 minutes to divvy up, children. Senator LeBreton, say ten minutes, no more.

**Senator LeBreton:** As you'll notice, I'm usually very brief with my questions and very much to the point.

Just as a point of clarification, the saying is victory has 1,000 fathers and defeat is an orphan. And as a Progressive Conservative, I can tell you that's...

**Mr. Metcalfe:** I've been on the other side too, Marjory.

**Senator LeBreton:** Thanks very much, Mr. Metcalfe, for agreeing to appear before us today. I just wanted to get a sense of the Capital Hill Group. It's obviously a very big company with many offices across the country. Could you just quickly give us an overview of the company and how many employees you have

[Traduction]

conclus qu'on a dû y déceler de bons points et que nous ne devions pas être loin derrière.

**Le sénateur Stewart:** Désolé, je n'ai pas entendu vos propos.

**M. Metcalfe:** Nous n'étions pas loin derrière.

**Le sénateur Jessiman:** Il a dit que leur client avait une soumission de premier ordre.

**Le sénateur Stewart:** Oh, je vois, oui.

**M. Metcalfe:** C'est ce que disait le communiqué de presse.

**Le sénateur Stewart:** Bien, je vous remercie beaucoup. Cela sera très utile.

Autrement dit, en l'absence de la proposition de Paxport, et en supposant que le gouvernement était toujours disposé à aller de l'avant avec ce type d'arrangement, la soumission de Claridge aurait probablement été acceptée. Vous n'avez pas été frappé d'incapacité?

**M. Metcalfe:** Non, nous n'avons pas été frappé d'incapacité.

**Le président:** Sénateur Stewart, je ne veux pas vous interrompre, et vous pourriez poursuivre ce genre de... mais je rappelle que les lobbyistes sont ici pour une raison bien particulière, à savoir déterminer la nature de leurs activités, leur influence, et cetera. Or, vous semblez revenir aux opinions qui ont été clairement exprimées par les promoteurs et les deux auteurs de la proposition, les experts. Vous en êtes encore à interroger M. Metcalfe sur les exigences à satisfaire pour emporter le contrat, et je ne vois pas en quoi... surtout compte tenu du temps dont nous disposons.

**Le sénateur Stewart:** Voilà ce dont il s'agit: le témoin a mentionné que son client n'avait pas de bureau à Ottawa et qu'en conséquence, il devait compter sur les services que les lobbyistes lui offraient dans ce dossier. Je voulais vérifier jusqu'à quel point ces gens savaient, comme nous l'a dit précédemment un témoin, qu'il s'agissait d'un processus hautement secret.

**Le président:** Je vois, bien. Poursuivez.

**Le sénateur Stewart:** Ayant épuisé le sujet, je crois, je termine ici.

**Le président:** Bien. Nous avons 35 minutes à partager. Le sénateur LeBreton dispose de, disons, dix minutes au maximum.

**Le sénateur LeBreton:** Comme vous le savez, j'ai l'habitude de poser très brièvement mes questions et d'aller droit au but.

Une simple précision à propos du fait que nombreux sont ceux qui s'attribuent le mérite d'une victoire, mais rares sont ceux qui assument une défaite. Comme je suis du Parti progressiste-conservateur, je peux vous dire que...

**M. Metcalfe:** J'ai été dans l'autre camp moi aussi, Marjory.

**Le sénateur LeBreton:** Je vous remercie, M. Metcalfe, d'avoir accepté de comparaître devant nous aujourd'hui. J'aimerais me renseigner un peu sur *Capital Hill Group*. Il s'agit de tout évidence d'une grosse société ayant des bureaux un peu partout au pays. Pourriez-vous nous donner un bref aperçu de la société, de

[Texte]

and — you did say you're located in every major centre in the country.

**Mr. Metcalfe:** Just about. We have basically — the company was founded in 1985 by myself and a gentleman by the name of Larry Molloy. The company at that time had one office in Ottawa and over the ten years has continued to grow. We have, I believe it's 17 employees now, including associates that work with us. We have represented Claridge Properties since 1991. We have a variety of clients that are listed in the lobby monitor. We are all registered lobbyists.

**Senator LeBreton:** Did you say that you worked for Huang and Danczkay?

**Mr. Metcalfe:** No, I never worked — we worked with ADC, which was a consortium of, I believe, Claridge Properties, Huang and Danczkay and Lockheed at the time.

**Senator LeBreton:** On Terminal 3?

**Mr. Metcalfe:** No. We started in August of '91 with respect to developments at Pearson.

**Senator LeBreton:** Okay. And it was more than hearsay, in October — and of course you can take some comfort in this — in October, 1992, when the evaluation process was completed before the announcement in December, the findings of the evaluation committee were that — and you're quite right — Paxport had the best overall acceptable proposal, but the other point is both proposals are acceptable, but since Paxport was considered to have the best overall acceptable proposal in four out of the five and Claridge one out of the five, of course it was awarded to Paxport.

Shortly thereafter, as we've heard the witnesses before testify, we got into a situation called Mergeco and then it became Pearson Development Corporation. Through that process, what were you specifically involved with, or did you start to work for Mergeco and then Pearson Development Corporation?

**Mr. Metcalfe:** That's correct, again through Claridge Properties.

**Senator LeBreton:** So you carried it right through the whole process.

**Mr. Metcalfe:** That's right, and still represent Claridge Properties today.

**Senator LeBreton:** Of course you've already mentioned this, but just for the record, you are a member of the Liberal Party of Canada? Well, I don't want to —

**Senator Grafstein:** I didn't understand his answer on that question. Is he still acting for — are you acting for the merged company or are you acting for the —

**Mr. Metcalfe:** I'm still working with Claridge Properties, senator, in their position with the Mergeco.

**Senator Grafstein:** I see. But Mergeco is not your client?

**The Chairman:** Pearson Development Corporation?

[Translation]

ses effectifs et...vous avez dit que vous étiez présents dans presque tous les grands centres urbains.

**M. Metcalfe:** Tout à fait. Nous avons en gros... C'est moi-même et un certain Larry Molloy qui avons créé la société en 1985. Nous avions alors un bureau à Ottawa et depuis dix ans, notre entreprise n'a cessé de se développer. Nous avons actuellement, si je ne m'abuse, 17 employés, associés compris. Nous représentons depuis 1991. Nous avons divers clients dont les noms figurent dans le registre des lobbyistes. Nous sommes tous des lobbyistes inscrits.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous dit que vous aviez travaillé pour Huang et Danczkay?

**M. Metcalfe:** Non, je n'ai jamais travaillé...nous avons travaillé pour ADC, un consortium constitué, je crois, par *Claridge Properties*, Huang et Danczkay et Lockheed.

**Le sénateur LeBreton:** Dans le dossier de l'aérogare 3?

**M. Metcalfe:** Non. C'est au mois d'août 1991 que nous sommes intervenus dans le dossier des travaux d'aménagement de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur LeBreton:** D'accord. Il ne s'agit pas que de rumeurs, en octobre (cela pourra peut-être vous consoler), donc, en octobre 1992, au terme du processus d'évaluation et avant l'annonce du mois de décembre, le comité d'évaluation a conclu que (et vous avez tout à fait raison) Paxport avait présenté la meilleure proposition globale acceptable et, bien que les deux propositions soient acceptables, la proposition de Paxport ayant été considérée comme la meilleure proposition globale acceptable quatre fois sur cinq et celle de Claridge, une seule fois sur cinq, le contrat a été adjugé à Paxport.

Peu de temps après, comme l'ont déclaré les témoins qui ont comparu devant nous, il y a eu Mergeco, puis *Pearson Development Corporation*. Quel a été précisément votre rôle dans ce processus? Avez-vous travaillé d'abord pour Mergeco, puis pour *Pearson Development Corporation*?

**M. Metcalfe:** Tout à fait, toujours par l'intermédiaire de *Claridge Properties*.

**Le sénateur LeBreton:** Vous avez donc participé à tout le processus.

**M. Metcalfe:** Tout à fait, et je représente toujours *Claridge Properties*.

**Le sénateur LeBreton:** Soit, vous l'avez déjà mentionné, mais pour que cela figure au compte rendu, vous êtes bien membre du Parti libéral du Canada? Eh bien, je ne veux pas...

**Le sénateur Grafstein:** Je n'ai pas compris sa réponse à la question. Représente-t-il toujours... représentez-vous la société fusionnée ou bien représentez-vous...

**M. Metcalfe:** Je travaille toujours pour *Claridge Properties*, sénateur, dans le dossier Mergeco.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois. Mais Mergeco n'est pas votre client?

**Le président:** *Pearson Development Corporation*?



[Text]

**Mr. Metcalfe:** Pearson — I think right now it's called T1T2 Limited Partnership. We went through a stage where it was ADC, ATDG, PDC, TLPKO, T1T2 Limited Partnerships.

**Senator LeBreton:** I'll rephrase my question. I don't want to expose you as, like me, not having my membership paid up. But in terms of your political —

**Mr. Metcalfe:** I'm a Liberal, senator.

**Senator LeBreton:** Yes, that I know. I just wanted to know, because I'm going to ask the same — what political election campaigns have you been involved in recently?

**Mr. Metcalfe:** Recently?

**Senator LeBreton:** Yeah. Of course, I've been around 30 years, so that could be recently.

**Mr. Metcalfe:** I was involved in the last federal election. I was involved in the election of 1988. I was involved in 1984. I was involved in 1980. I was involved in 1978, and I was involved in — '79, sorry, that's a bad one. Actually I was also involved in the by-elections in '78. And I believe the first election campaign that I got involved in was '74.

**Senator LeBreton:** Were you involved in the recent Ontario election?

**Mr. Metcalfe:** No, I wasn't.

**Senator LeBreton:** I'm only kidding, just an aside.

When you worked for government, you already mentioned that you worked as an executive assistant to the Minister of Finance, then Marc Lalonde in the Trudeau government. Did you work in other ministers' offices or, in fact, in the Prime Minister's office?

**Mr. Metcalfe:** I worked for the Honourable John Roberts, who was Minister of the Environment and Science and Technology. I worked for the Honourable Tony Abbott, who was Minister of State for Small Business and National Revenue. And I worked in the Leader of the Opposition's office in the brief interregnum period after we lost on that black day in '79, to 1980, and then worked for about two months in the Prime Minister's office in 1980 and then went on to Mr. Roberts's office, and ceased in the fall of '84.

**Senator LeBreton:** And you set up your business in 1985?

**Mr. Metcalfe:** That's correct.

**Senator LeBreton:** Okay. So from the period after the announcement was made by the government in December 1992 — and we already heard the previous witnesses discussing the tactics and the advice they were giving to Claridge — did you work with them in a coordinated effort on this?

**Mr. Metcalfe:** There was a period of time — I believe a previous witness indicated there was a period of time in the beginning of '93 to, I think it was around March maybe, where — or maybe it was April — where there was a lot of negotiations going on between the two proponents forming Mergeco. And we talked to the client from time to time, but there was very little activity in that period of time.

[Traduction]

**M. Metcalfe:** Pearson... je crois qu'on dit maintenant *T1T2 Limited Partnership*. Il s'agissait à l'époque de ADC, ATDG, PDC, TLPKO, *T1T2 Limited Partnerships*.

**Le sénateur LeBreton:** Je reformule ma question. Je ne vais pas vous faire croire que je ne suis pas un membre en règle. Toutefois, en ce qui concerne votre engagement politique...

**M. Metcalfe:** Je suis un libéral, sénateur.

**Le sénateur LeBreton:** Oui, je sais. Je voulais simplement savoir, car je vais poser la même... à quelles campagnes électorales avez-vous participé dernièrement?

**M. Metcalfe:** Récemment?

**Le sénateur LeBreton:** Oui. Évidemment, je suis là depuis une trentaine d'années. Il se peut donc que ce soit récemment.

**M. Metcalfe:** J'ai participé aux dernières élections fédérales. J'ai également participé à celles de 1988, de 1984, de 1980, de 1978, ou plutôt de 1979. En fait, j'ai aussi participé aux élections partielles de 1978. Si je ne m'abuse, la première campagne électorale à laquelle j'ai participé est celle de 1974.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous participé aux dernières élections en Ontario?

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Je plaisante.

Vous avez déjà dit que lorsque vous étiez au service du gouvernement, vous avez occupé le poste d'adjoint administratif du ministre des Finances, puis de Marc Lalonde, au sein du gouvernement Trudeau. Avez-vous travaillé pour d'autres ministres, voire le premier ministre?

**M. Metcalfe:** J'ai travaillé pour M. John Roberts, qui était ministre de l'Environnement, des Sciences et de la Technologie. J'ai travaillé aussi pour M. Tony Abbott, qui était ministre d'État pour la petite entreprise et le revenu national. J'ai travaillé ensuite jusqu'en 1980 pour le bureau du chef de l'opposition, pendant le bref interrègne après la dure défaite de 1979. Par la suite, en 1980, j'ai travaillé pendant deux mois pour le bureau du premier ministre, pour passer ensuite à celui de M. Roberts. J'ai quitté le gouvernement à l'automne 1984.

**Le sénateur LeBreton:** Et vous êtes parti en affaires en 1985?

**M. Metcalfe:** C'est exact.

**Le sénateur LeBreton:** Je vois. Ainsi, à partir de la période qui a suivi l'annonce faite par le gouvernement en décembre 1992... et nous avons déjà entendu les témoins précédents parler des tactiques qui ont été recommandées à Claridge et des avis qui lui ont été donnés... avez-vous travaillé avec cette entreprise d'une manière coordonnée là-dessus?

**M. Metcalfe:** Pendant un certain temps... si je ne m'abuse, un témoin précédent a déjà précisé que, pendant un certain temps au début de 1993, jusqu'en mars, voire en avril... beaucoup de négociations se sont tenues entre les deux partenaires de Mergeco. Et nous avons parlé au client de temps à autre, mais très peu d'activités se sont tenues pendant cette période.

[Texte]

**Senator LeBreton:** Just for the record, since it was asked of the other witnesses, when were you aware that the Mergeco possibility was very much alive?

**Mr. Metcalfe:** I first became aware of it prior to Christmas '93. So it was after December 7th and it was some time in that period, December 7th to — I think maybe it was before Christmas, around the 20th of December, in around there.

**Senator LeBreton:** And of course, we'll ask the actual people themselves, when they come, how it came about, but previous testimony had that someone in the government had suggested this in January. Obviously this was going on much before January.

**Mr. Metcalfe:** I don't think there was — I mean, I can tell you that there was no love lost during the RFP process and up to the end of the decision-making process. So I don't think in that period of time the proponents ever talked to one another. But I think that after the decision was announced by Minister Corbeil, that at some point the proponents got together.

**Senator LeBreton:** I can attest to that. Reading some of the memoranda in here, it wasn't a cooperative venture, that is for sure.

After Mergeco became a reality, I think it was May 5th. Yesterday the Treasury Board people actually put that date on the record. During that whole negotiation process with Mr. Broadbent and Mr. Rowat heading it up, did you have any involvement at that time?

**Mr. Metcalfe:** No, again, just basically talking to the client time to time. I think there was a press release — a draft press release that he circulated to us announcing Mergeco — I think that was in January or some time, it's in the material that I've submitted — where we provided comment on it. But from an actual sort of hands on lobbying, no.

**Senator LeBreton:** And of course, you participated with the other firms that were working for Claridge in the summer with the announcements. Did you participate in the press release and the publicity that surrounded the Order in Council being signed and the minister making the announcement at the end of August, 1993?

**Mr. Metcalfe:** I had input into the press releases. They were drafted by Bill and they were circulated to the Ottawa team and we all had input, and we either phoned in the input or faxed it back.

**Senator LeBreton:** When this became obviously a political football or a hot potato during the election campaign, did you particularly have any role in, as Mr. Fox, before you, trying to meet editorial boards and business? Did you participate in that effort as well?

**Mr. Metcalfe:** No, no.

**Senator LeBreton:** You didn't?

**Mr. Metcalfe:** No. Bill was responsible for making the arrangements with the editorial boards and that. We participated

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** À titre d'information, d'autres témoins l'ayant demandé, quand avez-vous pris conscience que l'option Mergeco était toujours très vivante?

**M. Metcalfe:** J'en ai d'abord pris conscience avant Noël 1993. C'est donc après le 7 décembre, quelque temps entre cette date et... je pense que c'est avant Noël, autour du 20 décembre, enfin, quelque part par là.

**Le sénateur LeBreton:** Évidemment, nous demanderons aux intéressés eux-mêmes, quand ils viendront, comment les choses se sont passées. Cependant, dans certains témoignages, des porte-parole du gouvernement ont dit que c'était en janvier. Il est évident que c'est bien avant janvier.

**M. Metcalfe:** Je ne pense pas... et je puis vous dire que le processus de demande de propositions a été empreint d'animosité jusqu'à la prise de décision. Je pense donc que les promoteurs ne se sont pas adressés la parole pendant tout le processus. Cependant, je crois qu'après l'annonce de la décision par le ministre Corbeil, les promoteurs se sont rencontrés.

**Le sénateur LeBreton:** Je puis en témoigner. À la lecture de certains de ces documents, on constate que ce n'était pas une entreprise coopérative, c'est certain.

Par la suite, le 5 mai, sauf erreur, Mergeco est devenue une réalité. Hier, les porte-parole du Conseil du Trésor ont donné cette date. Durant tout le processus de négociation avec M. Broadbent, sous la direction de M. Rowatt, avez-vous collaboré de quelque manière que ce soit à ce moment-là?

**M. Metcalfe:** Non, je le répète, je n'ai fait que m'entretenir de temps à autre avec le client. Je pense qu'il y a eu un communiqué... une ébauche de communiqué qu'il a fait circuler, nous annonçant la création de Mergeco... c'était en janvier, si je ne m'abuse; c'est dans le document que j'ai présenté... dans lequel nous avons fait des observations à cet égard. Mais je n'ai pas fait de lobbying comme tel.

**Le sénateur LeBreton:** Vous avez évidemment collaboré avec les autres entreprises qui travaillaient pour Claridge au cours de l'été où les annonces ont été faites. Avez-vous collaboré à la rédaction du communiqué et de la publicité liés à la signature du décret et à l'annonce du ministre à la fin d'août 1993?

**M. Metcalfe:** J'ai collaboré à la rédaction des communiqués. Ceux-ci ont été rédigés par Bill, qui les a transmis à l'équipe d'Ottawa. Nous avons donc proposé des modifications par téléphone ou télécopieur.

**Le sénateur LeBreton:** Quand cette question est de toute évidence devenue un sujet brûlant durant la campagne électorale, avez-vous joué un rôle actif, comme M. Fox avant vous, en tentant de rencontrer des éditorialistes et des représentants des entreprises? Avez-vous participé à cela aussi?

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Vous ne l'avez pas fait?

**M. Metcalfe:** Non. Bill était chargé de prendre des arrangements avec les éditorialistes et tout cela. Nous avons bien pris part

[Text]

in sort of the briefings with the client on what should be said and that, but not the actual meetings.

**Senator LeBreton:** You testified a few moments ago that of course you were working in the 1993 election campaign. What were you doing in the 1993 election campaign?

**Mr. Metcalfe:** I raised some money for the Liberal Party of Canada.

**Senator LeBreton:** So you were a fund raiser. You didn't have an organizational —

**Mr. Metcalfe:** No, I didn't.

**Senator LeBreton:** All right. That's all I had, because I know Senator Tkachuk has some.

**The Chairman:** Well now, it's a some very simple problem that we have here. We have 25 minutes and we have three people who want to ask questions. We have Senator Hervieux-Payette, who's number first, and Senator Jessiman is number two, Senator Grafstein is number three. So Senator Hervieux-Payette, if you want to go for 25 minutes, the last two are out of luck.

**Senator LeBreton:** I didn't use up the normal amount of time I would have because —

**The Chairman:** It's not that all. I'm not going to start divvying up —

**Senator LeBreton:** Then I could have asked the question that he was going to ask.

**Senator Kirby:** If I could just say, Mr. Chairman, on behalf of our side, to keep all the questioners happy, if we go an extra 10 or 15 minutes, it's not going to kill anybody. I understand you don't want someone to come on for half an hour, but if it winds up going to 5:15 so that we're all satisfied that we've asked the right questions, we ought to do that.

**Senator Hervieux-Payette:** Mr. Metcalfe, from the memorandum that was used by my colleague before the July 8 memorandum that you sent to our clerk, there is a list of ministers and members of Parliament, Toronto area members of Parliament, and there are notes next to them.

Can I consider that your firm, you and all those who were there, were all covered, all seen? Was this a project or was it done effectively?

**Mr. Metcalfe:** No, this memo was for a meeting that we were just to discuss of who was going to contact who. As you'll see, some of the people — we identified a list of people that should be seen. We've put names beside — some of the people we didn't have names beside because we didn't feel at that time it was really important to get around to them. I believe that not all the people that are listed in the memo were seen, but I do believe that later on in the documentation that I provided there's a distribution list that we did send out, for better lack of word, propaganda on ATG's proposal, senator.

[Traduction]

à des séances d'information avec le client sur ce qu'il fallait dire et ne pas dire, mais non aux réunions proprement dites.

**Le sénateur LeBreton:** Vous avez dit il y a quelques instants que vous avez évidemment participé à la campagne électorale de 1993. Qu'avez-vous fait pendant la campagne?

**M. Metcalfe:** J'ai recueilli des fonds pour le Parti libéral du Canada.

**Le sénateur LeBreton:** Vous recueillez donc des fonds. Vous n'aviez pas d'organisation...

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Je comprends. C'est tout ce que j'avais, parce que je sais que le sénateur Tkachuk en a une.

**Le président:** Eh bien, le problème est fort simple. Nous avons 25 minutes, et trois personnes veulent poser des questions. Il y a d'abord le sénateur Hervieux-Payette, puis le sénateur Jessiman et, enfin, le sénateur Grafstein. Ainsi, sénateur Hervieux-Payette, si vous voulez prendre 25 minutes, les deux derniers n'auront pas de chance.

**Le sénateur LeBreton:** Je n'ai pas utilisé tout le temps qui me serait accordé normalement parce que...

**Le président:** Ce n'est pas tout. Je ne vais pas commencer à diviser...

**Le sénateur LeBreton:** J'aurais donc pu poser la question que je m'apprêtais à poser.

**Le sénateur Kirby:** Je voudrais simplement dire, monsieur le président, au nom de mes collègues, que, pour faire plaisir à tous ceux qui veulent poser des questions, nous sommes disposés à prolonger la période de 10 ou 15 minutes, ça ne fera de mal à personne. Certes, vous ne voulez pas qu'une seule personne parle pendant une demi-heure, mais si nous devons prolonger la période jusqu'à 17 h 15 pour que tous puissent poser les bonnes questions, j'estime qu'il convient de le faire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** M. Metcalfe, selon la note de service à laquelle mon collègue a fait allusion avant la note du 8 juillet que vous avez adressée à notre greffier, il existe une liste de ministres et de députés, en l'occurrence, de députés de la région de Toronto, à laquelle sont jointes des notes.

Puis-je considérer que votre entreprise, vous-même et tous ceux qui y étaient, ont été vus? S'agit-il d'un projet et cela a-t-il été vraiment fait?

**M. Metcalfe:** Non, cette note avait trait à une réunion au cours de laquelle nous devions nous entendre sur les personnes à rencontrer par chacun d'entre nous. Comme vous le verrez, certaines personnes... nous avons dressé une liste de gens à voir. Nous avons inscrit des noms près des personnes à voir; nous n'avons pas inscrit de noms près de certaines personnes, parce que nous estimions à ce moment-là qu'il n'était pas vraiment nécessaire de les rencontrer. Je crois que nous n'avons pas rencontré toutes les personnes figurant sur cette liste. Cependant, plus tard, dans les documents que j'ai présentés, il y a bien une liste de distribution que nous avons envoyée, faite de documents, de propagande sur la proposition d'ATG, sénateur.



[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** Okay, but we cannot consider that you have met with your — who was in fact part of these meetings? I mean you were organizing the meetings all by yourself, or were you accompanied by other people, by technical people, by engineers, people who would know about the project? Did you have a —

**Mr. Metcalfe:** With respect to the meeting with George Anderson, I can talk to that. Mr. Coughlin from Claridge attended. Mr. Bill Longdon, who is the president of the Marshall Macklin, which is the engineering firm, and I believe either Chris Dundas or Blake Wallace, from Murray and Company, which were the financial advisors to the ATG consortium, attended that meeting.

**Senator Hervieux-Payette:** But people from your firm, and the memorandum — there was a letter that came from your office that we were given, if I can just put my hands on it. There is a third partner that's mentioned there. We have a David Angus. I suppose it's not our colleague.

**Mr. Metcalfe:** No, it's not. He gets — on quite a few occasions he gets mistaken for Senator Angus.

**Senator Hervieux-Payette:** What is his role in your firm?

**Mr. Metcalfe:** He's a partner in the firm, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** What was his role at the time, since his name is on the letter that you sent to the clerk of this committee, on behalf of Herb Metcalfe, David Angus and David Dyer, the Capital Hill Group acknowledges your confirmation, blah, blah, blah. So I mean was Mr. Angus working also on this file?

**Mr. Metcalfe:** Yes he was, from time to time. He didn't spend a lot of time on the file, but he did spend some time on the file.

**Senator Hervieux-Payette:** Since you were paid on a retainer, I mean were you keeping still a record of the time that you were devoting to that file so that extra charges, if you were going —

**Mr. Metcalfe:** No, there were no extra charges at all, senator. It was always on a fixed monthly amount, plus GST.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. How would you say, how many times the people that were contacted, like the ones that were contacted by Mr. Dyer, I will ask you about are these people from your firm and yourself? I mean, were you in touch with Mr. Anderson and others? Who are "others"?

**Mr. Metcalfe:** Mr. Anderson had some officials that were working under him. I don't have their names today, but they were people in his division that would have — they were junior bureaucrats that would have taken the information that we had presented that day and were left sort of, if there were any sort of follow-up questions they were to get back to us. And subsequently Mr. Anderson and those people became part of the sort of the distribution list of material. When we sent it out, they got it.

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord, mais vous ne pouvez pas considérer que vous avez rencontré vos... qui était en fait à ces réunions? Avez-vous organisé ces réunions tout seul, ou avez-vous eu de l'aide de techniciens, d'ingénieurs, de gens au fait du projet? Avez-vous...

**M. Metcalfe:** En ce qui concerne la rencontre avec George Anderson, je puis en parler. M. Coughlin, de Claridge, y était. Y étaient également MM. Bill Longdon, président de Marshall Macklin, la firme d'ingénierie, ainsi que Chris Dundas ou Blake Wallace, de *Murray and Company*, qui étaient les conseillers financiers du consortium ATG.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Mais des représentants de votre entreprise, et la note... une lettre venant de votre bureau nous a été transmise, si je peux la trouver. Cette lettre mentionne un troisième partenaire. Il s'agit de David Angus. Je suppose qu'il n'est pas notre collègue.

**M. Metcalfe:** Non. On le confond souvent avec le sénateur Angus.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quel est son rôle dans votre entreprise?

**M. Metcalfe:** Il est un partenaire dans la firme, sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'était son rôle à l'époque, puisque son nom figure dans la lettre que vous avez adressée au greffier du comité, au nom de Herb Metcalfe, de David Angus et de David Dyer. Le *Capital Hill Group* reconnaît votre confirmation, et cetera. M. Angus a donc lui aussi travaillé dans ce dossier?

**M. Metcalfe:** Oui, de temps à autre. Il n'y a pas consacré beaucoup de temps, mais il s'en est quand même occupé un peu.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puisque vous étiez sous contrat, preniez-vous note du temps consacré à ce dossier pour que les honoraires supplémentaires...

**M. Metcalfe:** Non, il n'y avait d'honoraires supplémentaires du tout, sénateur. C'était toujours un montant mensuel fixe, plus la TPS.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. D'après vous, combien de fois a-t-on communiqué avec les personnes comme celles que M. Dyer a contactées? Ces personnes font-elles partie de votre entreprise? Étiez-vous en rapport avec M. Anderson et les autres? Qui sont ces «autres»?

**M. Metcalfe:** M. Anderson avait des gens à son service. Je n'ai pas leurs noms aujourd'hui, mais il s'agit d'employés de sa division qui auraient... c'étaient des fonctionnaires subalternes chargés de nous transmettre toute question de suivi relativement à l'information donnée par nous de jour-là. Depuis lors, M. Anderson et ses collaborateurs figurent sur la liste de distribution. Ils recevaient tout ce que nous envoyions.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** You're still in business so you know now today, after ten years, I mean, how the business works. I mean, do you have right now many contracts for which you are registered that you work with a team approach with two or more firms with you?

**Mr. Metcalfe:** With two or more firms?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Metcalfe:** No. Currently this is the only file that we still have that we work with the Earncliffe group on. But we have worked on past files with other lobbying firms.

**Senator Hervieux-Payette:** Would you say it's exceptional to be two or three firms on the same contract?

**Mr. Metcalfe:** It depends on the size of the project that's involved. I think if it's a smaller project, then usually one firm can handle it. If it's a large project such as Pearson airport was, the largest airport in the country at the time, and it was a very big deal.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Since in our documentation we have some excerpts from the book that is talking about this deal, *On the Take*, by Stevie Cameron, on page 375, your name is mentioned at the end of the line, "and former Chrétien aide Herb Metcalfe, a Liberal at the Capital", and then you say Bill Fox and Harry Near, Gary Ouellet, David MacDonald, Scott Proudfoot. I mean, were all these people, I mean, doing the same thing with you? I mean, is it exact in fact, is it true what's written in the book?

**Mr. Metcalfe:** I haven't read the book, senator, and I haven't seen —

**Senator Hervieux-Payette:** No, I'm asking you if what is written here, and you certainly have the knowledge of what was going on since you were hired to know.

Paxport's only competitor, Claridge, had hired Pat MacAdam, Gary Ouellet, David MacDonald, and Scott Proudfoot... Bill Fox and Harry Near...

So I'm just asking you, were they part of the team?

**Mr. Metcalfe:** The Ottawa lobbying team for ATG consisted of the Earncliffe Group, and the two people from Earncliffe Group that were involved on a day-to-day basis were Bill Fox and Harry Near; Pat Ross, from GPC, which was Government Policy Concepts; from GCI, we had Ramsey Withers and Gary Ouellet, who participated in meetings; and from the Capital Hill Group, the main proponents were myself and David Dyer, and David Angus from time to time worked on the file.

**Senator Hervieux-Payette:** In the same book, at page 381, I'm just quoting:

"The three biggest lobby campaigns during the Mulroney years", says John Chenier, the publisher of Ottawa's *Lobby Digest*, "were the Pearson Airport deal, the EH-101 helicopter contract, and the bridge to P.E.I."

Were you working on the other contracts?

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous êtes toujours en affaires maintenant après dix ans. C'est donc que vous savez comment il faut faire. Avez-vous maintenant plusieurs contrats pour lesquels vous travaillez en équipe avec deux autres entreprises ou plus?

**M. Metcalfe:** Deux entreprises ou plus?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Metcalfe:** Non. À l'heure actuelle, c'est le seul dossier où nous travaillons avec le groupe Earncliffe. Mais nous avons par le passé travaillé avec d'autres firmes de lobbying.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Diriez-vous qu'il est exceptionnel que deux ou trois firmes travaillent pour le même projet?

**M. Metcalfe:** Cela dépend de l'importance du projet en cause. Si c'est un projet de moindre importance, une seule entreprise suffit habituellement. S'il s'agit d'un grand projet comme l'était celui de l'aéroport Pearson, le plus grand du pays, et il s'agissait d'une affaire très importante.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Étant donné que, dans notre documentation, nous avons des extraits du livre qui traite de cette entente, *On the Take*, de Stevie Cameron. À la page 375 de ce livre, votre nom est mentionné à la fin de la ligne: «[...] et l'ancien adjoint de Chrétien, Herb Metcalfe, un Libéral dans la Capitale...». Or, vous parlez de Bill Fox, de Harry Near, de Gary Ouellet, de David MacDonald et de Scott Proudfoot. Ces gens-là faisaient-ils tous la même chose avec vous? Est-ce vrai ce qu'on raconte dans ce livre?

**M. Metcalfe:** Je n'ai pas lu ce livre, sénateur, et je n'ai pas vu...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Non, je vous demande si ce qui a été écrit est vrai, et vous le savez sûrement parce que vous avez été engagé pour le savoir.

Le seul concurrent de Paxport, Claridge, a engagé Pat MacAdam, Gary Ouellet, David MacDonald et Scott Proudfoot... Bill Fox et Harry Near...

Ma question est donc: faisaient-ils partie de l'équipe?

**M. Metcalfe:** L'équipe de lobbying d'Ottawa pour ATG était formée du groupe Earncliffe, et les deux représentants du groupe Earncliffe travaillant tous les jours sur ce dossier étaient Bill Fox et Harry Near, de Pat Ross, pour le groupe CPG, Concepts de politique gouvernementale, de Ramsay Withers et Gary Ouellet, de GCI, qui ont assisté aux réunions; du groupe *Capital Hill*, les principaux promoteurs étaient David Dyer et moi-même, ainsi que David Angus, à l'occasion.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans le même livre, on lit, à la page 381, et je cite:

Les trois principales campagnes de lobbying durant le gouvernement Mulroney, selon John Chenier, qui publie le *Lobby Digest* d'Ottawa, ont été l'accord relatif à l'aéroport Pearson, le contrat des hélicoptères EH-101 et le pont de l'Île-du-Prince-Édouard.

Avez-vous travaillé pour l'obtention de ces contrats?

[Texte]

**Mr. Metcalfe:** We worked on the EH-101.

**Senator Hervieux-Payette:** And on the other one?

**Mr. Metcalfe:** On the P.E.I. bridge, no, but we worked on Pearson.

**Senator Hervieux-Payette:** When you were working and have accepted the mandate to work for Claridge, I guess you — what are the selection criteria for a lobby firm to represent the interests of a company? I mean, do you have some criteria?

**Mr. Metcalfe:** Well we were approached by Claridge to see if we would be interested in working with them in the ADC consortium at that time. We went — myself and David Dyer went to Montreal. We met with Norman Spencer and Peter Coughlin and other people from Claridge, and we talked about the project and we talked about the services that we could provide to them. We then put a proposal to them which was accepted and we started work on it.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, you answered partially my question. You said to me how you got the contract, but I mean, yourself, when you make a decision to go ahead with a contract and execute the mandate, I mean, you certainly have selection criteria. Would you accept any kind of mandate from any kind of customer?

**Mr. Metcalfe:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Tell me about the criteria for your selection of the contract or the project that you are willing to...

**Mr. Metcalfe:** First of all, it has to be an interesting project. Second of all, it cannot pose a conflict to any of our other existing clients. Third is that there can be no contingency fee arrangements or performance arrangements.

**Senator Hervieux-Payette:** So am I right in saying that you would not accept a mandate from a firm that would be in financial difficulty?

**Mr. Metcalfe:** That's correct. That we would know was in financial difficulty. I mean, you don't — I mean, you know, it's like anything else. You can walk in to somebody and they can give you a very good presentation that they're financially sound, you know, and things change.

**Senator Grafstein:** Find out after 30 days.

**Mr. Metcalfe:** That's right.

**Senator Jessiman:** It's happened to me.

**Senator Grafstein:** It's happened to me.

**Senator Hervieux-Payette:** So when you were retained by Claridge, of course my conclusion is that you thought that they were financially sound, which was, of course, probably the criteria number one for having Mergeco at the end.

**Mr. Metcalfe:** They pay their invoices on time, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay, fine. In your mandate, and in executing your mandate, I mean, were you concerned about the opposition by Air Canada, by the Air Transportation

[Translation]

**M. Metcalfe:** Nous avons travaillé pour les hélicoptères EH-101.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pas pour l'autre?

**M. Metcalfe:** Pour le pont de l'Île-du-Prince-Édouard, non, mais pour l'aéroport Pearson, oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand vous avez accepté de travailler pour Claridge, je suppose que vous... quels étaient les critères de sélection pour une société de lobbying représentant les intérêts d'une entreprise? Existient-ils des critères?

**M. Metcalfe:** La société Claridge nous a contactés pour savoir si nous étions intéressés à travailler avec elle au sein du consortium ADC à l'époque. David Dyer et moi sommes allés à Montréal. Nous avons rencontré Norman Spencer et Peter Coughlin et d'autres représentants de Claridge, et nous avons discuté du projet et des services que nous pouvions leur fournir. Nous leur avons ensuite fait une proposition, qu'ils ont acceptée. Nous avons donc commencé à travailler sur ce projet.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Eh bien, vous avez répondu partiellement à ma question. Vous m'avez dit comment vous avez obtenu le contrat. Cependant, quand vous prenez une décision d'aller de l'avant avec un contrat et que vous l'exécutez, vous avez certainement des critères de sélection. Accepteriez-vous tout genre de mandat de n'importe quel client?

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Parlez-moi de vos critères de sélection de contrat ou de projet dont vous êtes disposés à...

**M. Metcalfe:** D'abord, ce doit être un projet intéressant. Ensuite, le projet ne doit pas entrer en conflit avec ceux de nos autres clients. Enfin, il ne peut pas y avoir d'arrangements conditionnels ou d'arrangements où le versement des honoraires serait conditionnel aux résultats.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai donc raison de dire que vous n'accepteriez pas de mandat d'une entreprise en difficulté financière?

**M. Metcalfe:** C'est juste. Nous n'accepterions pas de mandat d'une entreprise que nous savons en difficulté. Nous ne le faisons pas... c'est bien normal, vous savez. Il se peut qu'une entreprise fasse une excellente présentation qui soit solide financièrement, mais les choses peuvent changer, vous savez.

**Le sénateur Grafstein:** On l'apprend trente jours plus tard.

**M. Metcalfe:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Cela m'est arrivé.

**Le sénateur Grafstein:** À moi aussi.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quand Claridge a retenu vos services, vous avez donc conclu qu'elle était solide financièrement, ce qui était sans doute, évidemment, le principal critère pour l'établissement de Mergeco.

**M. Metcalfe:** Elle paie ses factures à temps, sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui, d'accord. Dans l'exécution de votre mandat, étiez-vous inquiet de l'opposition d'Air Canada, de l'Association du transport aérien, du LA, voire



[Text]

Association, by the LA, I mean, or municipal authority? I mean, how — when you accept a mandate, and of course you have to advise the client how to proceed with a proposal that will cost a lot of millions of dollars, is it part of your mandate to advise your customer of the probability of being able to carry through your mandate and, of course, the project?

**Mr. Metcalfe:** The short answer would be yes. On this project, though, we began with working with ADC, which is the Airport Development Corporation, and at that time the object of our exercise was to put an unsolicited proposal to government at the time which would see mothballing Terminal 1, taking the traffic from Terminal 1, transferring it over to Terminal 3, and leaving Terminal 2 in the hands of government to run for some time. At that time we believed that Canadian Airlines was in financial difficulty, so that by having more traffic in Terminal 3 would have reduced Canadian Airlines' rent problems, would have put more traffic into Terminal 3, would have been good for the shop owners and, at a time when we thought that the air traffic was down, it would allow government more time to decide what it wanted to do with Pearson.

We — to use a word — we shopped that proposal around town. We made representations around town on that, and then in the spring of '92 the government decided that it was going to go ahead with the RFP. ATG then was formed and we went to respond to the RFP at the time.

**Senator Herveux-Payette:** So you were not cautioning your client that the whole thing might fall apart in terms of having the redevelopment of the airport done by the private sector but that it could well be that Air Canada would be authorized, for instance, to do the improvement to Terminal 3 and Terminal 1 would be handled by the — and I'm going back to the beginning of your mandate because you were there before the RFP. So I mean — and knowing how much it costs to develop a project of that magnitude, I mean at any point in time, because, of course, of the bad financial situation of both big airlines in the country, you never gave the advice to your customer that it was, I mean, a risky thing to go ahead with the full proposal, because at one point they have to make the decision that they will go full fledged developing, which means hiring the engineers, paying the engineers and all the other consultants, and that day then you talk about millions of dollars.

**Mr. Metcalfe:** They had, in the ADC group, they had engineers involved. When we took the proposal forward, the unsolicited proposal forward on mothballing Terminal 1 and transferring the traffic to 3, there were engineers involved in all that. And I believe that that was the preferred position of the client at the time. However, when the RFP came out, the client felt that it was in his interest to proceed and respond to the RFP because they already had a terminal at — they were already in the terminal business at Pearson. So to protect their own interests, they went after it with the engineers and they put a project team together to respond to the RFP.

[Traduction]

des autorités municipales? Quand vous acceptez un mandat, vous devez évidemment conseiller le client sur la mise en oeuvre d'un projet qui coûtera de plusieurs millions de dollars. Dans le cadre de votre mandat, êtes-vous tenu d'informer votre client quant au caractère réalisable du projet et à votre capacité de remplir le mandat?

**M. Metcalfe:** Je répondrai brièvement oui. Cependant, dans ce projet, nous avons commencé à travailler avec ADC, *Airport Development Corporation*, et, à ce moment-là, notre objectif était de faire une proposition non sollicitée au gouvernement. Cette proposition consistait à fermer temporairement l'aérogare 1, à transférer ses activités à l'aérogare 3 et à laisser l'aérogare 3 entre les mains du gouvernement, qui serait chargé de l'administrer pendant un certain temps. À ce moment-là, nous croyions que les lignes aériennes Canadien étaient en difficulté financière, de sorte que, selon nous, le transfert d'une partie du trafic aérien à l'aérogare aurait eu pour effets de réduire les problèmes de location de cette société, d'accroître le trafic à l'aérogare 3, accru le chiffre d'affaires des propriétaires de boutiques et, au moment où nous estimions que le trafic aérien était en baisse, d'accorder plus de temps au gouvernement pour décider quoi faire avec l'aéroport Pearson.

Nous avons fait circuler cette proposition. Nous avons fait des démarches et, au printemps de 1992, le gouvernement a décidé de procéder à une demande de propositions. La société ATG a été formée, et nous avons répondu à la demande de propositions.

**Le sénateur Herveux-Payette:** Vous n'avez donc pas informé votre client que toute l'affaire pourrait s'écrouler en confiant le développement de l'aéroport à l'entreprise privée, mais qu'il se pourrait fort bien qu'Air Canada soit autorisée, par exemple, à rénover l'aérogare 3 et que l'aérogare 1 soit gérée par... et je remonte au début de votre mandat, parce que vous étiez là avant le dépôt de la demande de propositions. Sachant combien coûte le développement d'un projet de cette envergure, compte tenu bien sûr des difficultés financières des deux grandes lignes aériennes du pays, vous n'avez jamais informé votre client qu'il était risqué de prendre la décision de mettre pleinement en oeuvre le projet, ce qui suppose l'engagement d'ingénieurs et d'une foule d'autres experts, le versement d'une rémunération à tous ces gens et, en fait, le débours de millions de dollars.

**M. Metcalfe:** Le groupe ADC avait déjà des ingénieurs à son service. Quand nous avons proposé, de notre propre chef, de fermer temporairement l'aérogare 1 et de transférer ses activités à l'aérogare 3, nous avons demandé l'avis d'ingénieurs. Et, si je ne m'abuse, c'était la position du client à l'époque. Cependant, quand la demande de propositions a été faite, le client a estimé qu'il avait intérêt à répondre à celle-ci parce qu'il faisait déjà des affaires à l'aéroport Pearson. Pour protéger ses intérêts, il a donc décidé de faire une proposition en faisant appel à des ingénieurs et en mettant sur pied une équipe à cet effet.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** There are a lot of questions of how, who and when, I mean, the idea of the Mergeco came on the table and was materially known to all the people. I mean, there is a, I would say, a black hole in our own deliberation with regards to that. I mean, when were you informed that Mergeco would arrive, after you were, I suppose, trying with the previous lobbyists, having lost —

**Mr. Metcalfe:** It was some time after the announcement, after December 7th, but before Christmas. So it was some time — I received a call, I think it was maybe December 20th or 22nd from Mr. Coughlin, saying that they were talking about the possibility of forming a Mergeco.

**Senator Hervieux-Payette:** Since you were a technocrat and you worked for a very long time with ministers and so on, to your recollection do you know other contracts and other projects that went with that sequence of having one letter going to the table for negotiation and then merging for the second one, or have you seen what I thought what the standard practice, when the first bidder doesn't meet the requirements, then they move on to the second one and, of course, would have made Claridge the only proponent of the airport —

**The Chairman:** Sorry, senator, what do you mean the first one didn't meet the qualifications?

**Senator Hervieux-Payette:** I mean I'm not the one who says that when — when they went to the negotiating table and were declared, at one point, not financially strong enough to carry on the whole —

**Senator Jessiman:** That's not what it says.

**Senator Hervieux-Payette:** I am sorry. There was a Mergeco. So if they were financially sound and they were capable of carrying on the whole contract, there would never have been any Mergeco.

**Senator Jessiman:** Read the letter of December the 7th.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm sorry. I am sorry. The question is, to your recollection, and you've been associated with the government since 1978, do you know of any other contract where the first bidder and the second bidder became part of the same organization after the RFP was emanating from the government?

**Mr. Metcalfe:** No, I don't, but, again, this was a huge project. I mean, I can only cite one other sort of large project that sort of was some type of relationship to this, is the EH-101 project where government ended up sort of going sole source because there was no other sort of vehicle at that time that met its criteria. And I think in large projects, I mean the negotiations sometimes change a bit and I don't see anything on a large project like that that makes it really sort of really different. But I mean I don't have any sort of — getting to your question — I don't have any evidence or any sort of example of another project as you described it.

**Senator Hervieux-Payette:** I understand your answer. There is the practical approach that we have in private sector. If I want to have something built and I discover that the two people who have made a bid to me would make a better bid if they were

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** On se pose beaucoup de questions quant au moment où l'idée de la création de Mergeco est venue sur la table et a été discutée. Il y a un grand trou noir dans nos délibérations à cet égard. Quand avez-vous été informé de la création de Mergeco après avoir perdu, je suppose, avec les lobbyistes précédents...

**M. Metcalfe:** C'était quelque temps après l'annonce, après le 7 décembre, avant Noël donc. Le 20 ou le 22 décembre, environ, j'ai reçu un coup de téléphone de M. Coughlin au cours duquel ce dernier a évoqué la possibilité de la création de Mergeco.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Comme vous avez été un technocrate et que vous avez travaillé très longtemps avec des ministres, notamment, à votre connaissance, existe-t-il d'autres contrats et d'autres projets où on a procédé de cette façon, soit faire une proposition, puis faire une fusion pour en présenter une deuxième? Ou alors, êtes-vous d'avis, comme moi, que la pratique habituelle consiste, lorsque le premier soumissionnaire ne satisfait pas les exigences, à passer au deuxième, faisant ainsi de Claridge le seul promoteur de l'aéroport...

**Le président:** Je m'excuse, sénateur, que voulez-vous dire quand vous dites que le premier ne répondait pas aux exigences?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ce n'est pas moi qui ai dit que lorsqu'ils sont allés à la table de négociation et qu'ils ont été considérés, à un moment donné, comme financièrement incapables pour mettre en oeuvre le projet...

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas ce qu'il a dit.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse. Mergeco a été créée. S'ils avaient été assez solides financièrement et s'ils avaient été capables de mettre en oeuvre le projet dans sa totalité, Mergeco n'aurait jamais été créée.

**Le sénateur Jessiman:** Lisez la lettre du 7 décembre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je m'excuse. Ce que je veux savoir, c'est si, à votre connaissance, puisque vous faites affaire avec le gouvernement depuis 1978, avez-vous connaissance de tout contrat où le premier et le second soumissionnaires sont devenus membres d'une même organisation après le dépôt d'une demande de propositions du gouvernement?

**M. Metcalfe:** Non. Toutefois, il s'agissait d'un énorme projet. Il n'existe, à ma connaissance qu'un seul autre grand projet similaire à celui-ci, il s'agit du projet des hélicoptères EH-101, où le gouvernement a fini par y aller avec une seule source parce qu'il n'y avait pas d'autres formules à l'époque qui répondaient à ses critères. Quand il s'agit de grands projets, il peut arriver des modifications dans les négociations et je ne vois rien dans un grand projet comme celui-là qui le rendrait vraiment différent. Mais, pour répondre à votre question, je ne connais aucun projet du genre que vous avez évoqué.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je comprends votre réponse. Le secteur privé adopte une approche pratique. Si je veux faire construire quelque chose et que je découvre que deux personnes m'ayant fait une proposition peuvent faire une meilleure offre

[Text]

together, there is no problem, in my case, to say it's a good solution. The problem I have here is that we're dealing with public funds, public policy, and open process whereby there may have been a second, a third, or a fourth partners or players that would have liked to play the game of being associated to the first bidder.

So what I'm saying to you is that the rules were not laid out at the beginning like that. The rules were made as we were going and it was not in the RFP that if you don't win the first one, you don't get everything in the first one, then you go with the second one. I mean usually it's the first one and is given the whole chance to negotiate and come up to an agreement, and if they don't make a deal or sign a deal because of all sorts of circumstances, they just close the book and they go to the second one. Because to your recollection, was Claridge capable of handling the whole contract?

**Mr. Metcalfe:** By themselves as ATG?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Metcalfe:** Yes, they were.

**Senator Hervieux-Payette:** This is my last question.

**Mr. Metcalfe:** Just one comment. The deal that Mergeco ended up negotiating, I believe, was the Paxport deal.

**Senator Hervieux-Payette:** This I understand and I know that for sure, but this is not the process that we were in. The rules that there was nothing in the RFP saying that, you know, we will start up with proposal of Paxport and then have a negotiation with the second one to annex the Paxport deal. I know that. I think we have studied that enough.

**The Chairman:** Okay, okay. If you want to go through this boring repetition of questions, the same, same questions, it's okay with me.

**Senator Grafstein:** We'll be very brief.

**The Chairman:** Senator Tkachuk first.

**Senator Jessiman:** No, I was first.

**The Chairman:** Senator Tkachuk, Senator Jessiman then Senator Grafstein.

**Senator Tkachuk:** I'm going to be real short. I just have a couple questions. You still work for the Claridge Properties?

**Mr. Metcalfe:** Yes, I do.

**Senator Tkachuk:** I want to just ask a few questions on sort of the *modus operandi* of lobby groups in general, and I'm sure you can help me here.

Just so we don't think it unusual, when you do work for clients would it be unusual for you to contact and deal with deputy ministers and officials of the government in departments?

**Mr. Metcalfe:** Deal with elected and unelected officials? No, not unusual.

[Traduction]

ensemble, cela ne ferait pas problème pour moi, je dirai même que c'est une bonne solution. Cependant, le problème, c'est qu'il s'agit de fonds publics, de l'intérêt public et de l'existence d'un processus ouvert où une deuxième, une troisième, une quatrième ou d'autres entreprises auraient aimé s'associer au premier soumissionnaire.

Autrement dit, les règles n'ont pas été établies dès le départ dans ce sens-là. Elles ont plutôt été établies en cours de route, de sorte que si la première offre n'est pas acceptée, on peut en présenter une deuxième. Habituellement, c'est la première entreprise qui a la chance de négocier et de conclure une entente, et si les parties ne parviennent pas à s'entendre pour toutes sortes de raisons, l'affaire est close et on passe au deuxième soumissionnaire. Parce que, à votre connaissance, Claridge était en mesure de mener le projet à terme?

**M. Metcalfe:** Par elle-même, en tant qu'ATG?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Metcalfe:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Voici ma dernière question.

**M. Metcalfe:** Un moment, s'il vous plaît. L'entente que Mergeco a fini par négocier était, à ma connaissance, l'entente Paxport.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je comprends cela et j'en suis convaincue, mais ce n'est de cela dont il s'agit ici. Les règles voulant que rien dans la demande de propositions ne précise cela, vous savez, nous allons commencer par l'offre de Paxport et puis nous allons négocier avec une deuxième entreprise pour annexer l'entente Paxport. Je sais tout cela. Je pense que nous avons suffisamment étudié la question.

**Le président:** Bon, d'accord. Si vous voulez répéter inlassablement les mêmes questions ennuyantes, soit.

**Le sénateur Grafstein:** Nous serons très brefs.

**Le président:** Le sénateur Tkachuk d'abord.

**Le sénateur Jessiman:** Non, c'est à moi d'abord.

**Le président:** Sénateur Tkachuk, sénateur Jessiman, puis sénateur Grafstein.

**Le sénateur Tkachuk:** Je serai vraiment très bref. J'ai quelques questions à poser. Êtes-vous toujours au service de Claridge Properties?

**M. Metcalfe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Je voudrais poser quelques questions sur le mode de fonctionnement des groupes de lobbying en général, je suis sûr que vous pouvez éclairer ma lanterne à cet égard.

Tout comme nous pensons que ce n'est pas inhabituel, quand vous travaillez pour des clients, est-il inhabituel pour vous de communiquer et de négocier avec des sous-ministres ou des hauts fonctionnaires du gouvernement?

**M. Metcalfe:** Négocier avec des représentants élus et non élus du gouvernement? Non, ce n'est pas inhabituel.



[Texte]

**Senator Tkachuk:** You still deal with them today?

**Mr. Metcalfe:** Yes I do.

**Senator Tkachuk:** Cabinet ministers?

**Mr. Metcalfe:** No, we tend to spend most of our time dealing with bureaucrats and staff to ministers.

**Senator Tkachuk:** Would you deal with political staff in ministers' offices?

**Mr. Metcalfe:** Yes, executive assistant, chief of staff in the Tory regime.

**Senator Tkachuk:** Would you deal with — I don't mean to say this on a regular basis, but from time to time would you have occasion to contact people in the Privy Council Office?

**Mr. Metcalfe:** I have from time to time. Again, it depends on the file, depends on the issue, depends where it is in the process.

**Senator Tkachuk:** You wouldn't think it strange to do that?

**Mr. Metcalfe:** No.

**Senator Tkachuk:** Would you expect your calls to be returned?

**Mr. Metcalfe:** Yes.

**Senator Tkachuk:** During the time period between the Nixon report being — or Nixon being announced to review this process and the time of the report, would you have been active on this file?

**Mr. Metcalfe:** I was active in the file but I made no representations to members of Parliament.

**Senator Tkachuk:** Would you have tried to be informed of the file?

**Mr. Metcalfe:** Informed in...?

**Senator Tkachuk:** As to what was happening?

**Mr. Metcalfe:** We knew that Mr. Nixon was undertaking a review process. We talked about this process with the client and determined that it was sort of a semi-judicial sort of process that was under way and that we should not interfere or be seen to be interfering in the process at all, so we stayed away from it.

**Senator Tkachuk:** And would you have learned that information publicly the same way the public did, or would you have, previous to the Nixon report being announced, perhaps found out from officials or —

**Mr. Metcalfe:** No.

**Senator Tkachuk:** — or known that this was going to take place?

**Mr. Metcalfe:** Knowing that the result of the report was going to take place?

**Senator Tkachuk:** No, no, not the result, the fact that the Nixon report was going to be asked and that there was going to be one.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Vous traitez toujours avec eux aujourd'hui?

**M. Metcalfe:** Oui, je le fais.

**Le sénateur Tkachuk:** Avec des ministres?

**M. Metcalfe:** Non, nous traitons, la plupart du temps, avec les fonctionnaires et le personnel des ministres.

**Le sénateur Tkachuk:** Traitez-vous avec le personnel politique des ministres?

**M. Metcalfe:** Oui, avec l'adjoint exécutif, le chef du personnel du régime conservateur.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous eu affaire... je ne dis pas de façon régulière, mais de temps à autre... à communiquer avec le personnel du Conseil privé?

**M. Metcalfe:** Oui, c'est arrivé. Toutefois, je le répète, tout dépend de la question, du point où le dossier en est rendu.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous ne trouvez pas cela bizarre de le faire?

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous attendez-vous à ce qu'on réponde à vos appels?

**M. Metcalfe:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Entre la nomination de Nixon pour faire enquête dans ce dossier et le dépôt de rapport de ce dernier, avez-vous été actif dans cette affaire?

**M. Metcalfe:** Oui, mais je n'ai fait aucune démarche auprès des députés.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous tenté de vous informer sur le dossier?

**M. Metcalfe:** Informé sur...?

**Le sénateur Tkachuk:** Sur la situation?

**M. Metcalfe:** Nous savions que M. Nixon avait commencé une enquête sur cette affaire. Nous en avons parlé avec le client et avons déterminé qu'il s'agissait d'un processus quasi judiciaire et qu'il convenait de ne pas intervenir du tout ou de ne pas donner l'impression que nous le faisons, de sorte que nous sommes restés à l'écart.

**Le sénateur Tkachuk:** Et avez-vous obtenu cette information publiquement, comme le public en général, ou l'avez-vous appris, de la bouche des fonctionnaires peut-être, avant la publication du rapport Nixon ou...

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** ... avez-vous appris que cette enquête devait avoir lieu?

**M. Metcalfe:** Que les résultats du rapport allaient être rendus publics?

**Le sénateur Tkachuk:** Non, non, pas les résultats, mais le fait que le rapport Nixon allait être demandé et qu'il y en aurait un.

[Text]

**Mr. Metcalfe:** Found out that there was going to be a Nixon report the same way that everybody else did.

**Senator Tkachuk:** So you thought that the Nixon review was going to be a semi-judicial review, is that what you said?

**Mr. Metcalfe:** We looked at it as sort of being sort of a semi-judicial review. We treated it as such. We felt that it would be a fair process and that we didn't want to be seen interfering in that process.

**Senator Tkachuk:** So you expected a fair process?

**Mr. Metcalfe:** Fair evaluation.

**Senator Tkachuk:** What did you think of the results of the Nixon report?

**Mr. Metcalfe:** I was not pleased.

**Senator Tkachuk:** That's all I have to ask.

Oh, I have one more question. Were you interviewed by Mr. Nixon?

**Mr. Metcalfe:** No I wasn't, sir.

**Senator Tkachuk:** Was anybody from your firm that was working on the file interviewed by Mr. Nixon?

**Mr. Metcalfe:** No, sir.

**Senator Tkachuk:** Okay, that's all.

**Senator Jessiman:** Thanks for bearing with us. I'm going to read you two statements and I want you to assume that your firm is the only lobbyist involved, because there are other lobbyists you know, but just as it applies to yourself personally, to Mr. Dyer and to Mr. —

**Mr. Metcalfe:** To the activities of the Capital Hill Group?

**Senator Jessiman:** That's right.

It is clear that the lobbyists played a prominent part in attempting to affect the decisions that were reached, going far beyond the acceptable concept of "consulting".

Is that a true statement as far as you're —

**Mr. Metcalfe:** It's wrong.

**Senator Jessiman:** I'm going to read another statement.

When senior bureaucrats involved in the negotiations for the Government of Canada feel that their actions and decisions are being heavily affected by lobbyists, as occurred here, the role of the latter —

being the lobbyists —

— has, in my view, exceeded permissible norms.

Is that a correct statement?

**Mr. Metcalfe:** That's wrong, sir, as it applies to the activities of the Capital Hill Group.

[Traduction]

**M. Metcalfe:** J'ai appris qu'il y aurait un rapport Nixon de la même façon que tout le monde.

**Le sénateur Tkachuk:** Ainsi, vous avez pensé que l'enquête Nixon allait être une enquête quasi judiciaire, n'est-ce pas?

**M. Metcalfe:** Nous avons en effet estimé qu'il s'agirait d'une enquête quasi judiciaire. C'est ainsi que nous avons vu les choses. Nous estimions que ce serait un processus juste et qu'il valait mieux ne sembler nous y ingérer.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous vous attendiez donc à un processus juste?

**M. Metcalfe:** À une évaluation juste.

**Le sénateur Tkachuk:** Qu'avez-vous pensé des résultats du rapport Nixon?

**M. Metcalfe:** Ils ne me plaisaient pas.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est tout ce que je voulais savoir.

Oh, j'ai une autre question à poser. Avez-vous été interrogé par M. Nixon?

**M. Metcalfe:** Non, monsieur.

**Le sénateur Tkachuk:** Y a-t-il des employés de votre entreprise affectés à ce dossier qui ont été interrogés par M. Nixon?

**M. Metcalfe:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci, c'est tout.

**Le sénateur Jessiman:** Merci de votre patience. Je vais lire deux déclarations et je veux que vous supposiez que votre entreprise est le seul lobbyiste, parce qu'il y en a d'autres vous savez, mais uniquement en ce qui vous concerne vous personnellement, en ce qui concerne M. Dyer et M...

**M. Metcalfe:** En ce qui concerne les activités du *Capital Hill Group*?

**Le sénateur Jessiman:** C'est exact.

Les groupes de pression, cela ne laisse aucun doute, ont joué un rôle déterminant en vue d'infléchir les décisions prises à ce moment-là, débordant largement le principe acceptable de la «consultation».

Est-ce vrai en ce qui vous concerne...

**M. Metcalfe:** C'est faux.

**Le sénateur Jessiman:** Je vais vous lire une autre déclaration.

Lorsque les hauts fonctionnaires qui représentent le gouvernement du Canada dans les négociations estiment que ces groupes influencent leurs actes et leurs décisions au point où ceux-ci...

les lobbyistes...

...l'ont fait dans cette affaire, le rôle de ces groupes dépasse, à mon avis, les limites permises.

Est-ce vrai?

**M. Metcalfe:** C'est faux, monsieur, en ce qui concerne les activités du *Capital Hill Group*.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** You were quoting from which document and which page?

**Senator Jessiman:** It's a document you may not have heard about. It's one of three or four. It's called Pearson Airport Review, November 29, 1993, Robert Nixon, page 9.

**Senator Grafstein:** Senator Jessiman, am I correct that you were asking a generic question?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Senator Grafstein:** And am I correct that the witness responded solely based on his own experience vis-à-vis his firm?

**Senator Jessiman:** Exactly right. That's all I asked.

**Senator Grafstein:** I see.

**Senator Jessiman:** And I will ask, do you know of any others that it would apply to?

**Mr. Metcalfe:** What?

**Senator Jessiman:** Do you know firsthand of any other lobbyists that that might apply to, from your knowledge?

**Mr. Metcalfe:** No, sir, I would not speak on behalf of any other lobbyists.

**Senator Stewart:** What did you say; you would not...?

**Mr. Metcalfe:** I would not speak on behalf — I wouldn't venture an opinion on what other lobbyists did. I can only speak to the facts, and the facts that I know are the activities of the Capital Hill Group.

**Senator Stewart:** I have one question which is prompted, Chairman, by something that the witness said. May I ask that question? It will take 30 seconds.

**The Chairman:** Go ahead.

**Senator Grafstein:** He's out of line, Mr. Chairman, but I'll defer because I only have a smaller question to ask immediately following.

**Senator Stewart:** Mine is so insignificant that it will not disrupt the flow of logic.

**Mr. Metcalfe,** when you were talking about the criteria which you apply, the principles you apply when you decide whether or not you will take a particular piece of business, you mentioned that you would not take a piece of business or a file that involved a contingency fee, performance fee. That is a principle of your company?

**Mr. Metcalfe:** That's correct, sir.

**Senator Stewart:** Why are you so emphatic? Why did you make that point, volunteer that point to the committee?

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Quel document citez-vous et à quelle page?

**Le sénateur Jessiman:** C'est un document dont vous n'avez peut-être pas entendu parler. Il fait partie d'un ensemble de trois ou quatre documents. Il a pour titre *Examen du dossier de l'aéroport Pearson*, a été rédigé par Robert Nixon et a été publié le 29 novembre 1993. Les citations se trouvent à la page 9.

**Le sénateur Grafstein:** Sénateur Jessiman, est-ce exact de dire que vous avez posé une question d'ordre général?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Et est-ce exact de dire que le témoin a répondu uniquement en fonction de son expérience relativement à son entreprise?

**Le sénateur Jessiman:** Tout à fait. C'est tout ce que j'ai demandé.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois.

**Le sénateur Jessiman:** Et je demanderai aussi: en connaissez-vous d'autres à qui cela s'appliquerait?

**M. Metcalfe:** Pardon?

**Le sénateur Jessiman:** Connaissez-vous vous-même d'autres lobbyists à qui cela s'appliquerait?

**M. Metcalfe:** Non, je ne puis parler au nom de tout autre lobbyiste.

**Le sénateur Stewart:** Qu'avez-vous dit? Vous ne...?

**M. Metcalfe:** Je ne parlerai qu'en mon nom et je ne me risquerais pas à émettre un avis sur les activités des autres lobbyists. Je ne me prononcerai que sur les faits, et les faits que je connais ont trait aux activités du *Capital Hill Group*.

**Le sénateur Stewart:** Je voudrais poser une question qui m'a été inspirée par les propos du témoin. Puis-je poser cette question, monsieur le président? Cela ne prendra que 30 secondes.

**Le président:** Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Cela n'est pas conforme au Règlement, monsieur le président, mais je vais m'en remettre à vous parce que j'ai aussi une toute petite question à poser immédiatement après lui.

**Le sénateur Stewart:** La mienne est tellement courte qu'elle ne fera pas d'entorse à la logique.

**M. Metcalfe,** quand vous avez parlé des critères que vous appliquez, des principes que vous appliquez pour décider d'accepter ou non un contrat donné, vous avez dit que vous n'accepteriez pas de contrats où le paiement des honoraires serait conditionnel ou lié aux résultats. C'est un principe de votre entreprise, n'est-ce pas?

**M. Metcalfe:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi êtes-vous si catégorique? Pourquoi avez-vous souligné ce point devant le comité?



[Text]

**Mr. Metcalfe:** Well I think it was — basically because it was asked how we — I mean it was asked — I thought it was implied in the question that was asked and I wanted to get on the record just the way we charge for our business and —

**Senator Stewart:** Yeah, but someone comes to you with a piece of business and on all other grounds it's attractive to you, but they say, "We will pay you a performance fee." You say, "No, sorry, go away." Is that right?

**Mr. Metcalfe:** We say, "Listen, we don't operate on that basis."

**Senator Stewart:** All right.

**Mr. Metcalfe:** I mean clients pay their lawyers, they pay their accountants. We believe that the advice we give is equally as valued — has value to it, and we should be paid. The problem with that work, you can go two years without being paid anything —

**Senator Stewart:** Thank you very much.

**The Chairman:** Last question.

**Senator Grafstein:** Just a short question arising out of a question of my colleague, Senator Jessiman, and that is if you look backwards and take into account all the firms that were involved for all the — the two parties with this particular project, and I say that, the Mergeco before and the Mergeco after, would you say that there was an inordinate number of lobbyists involved in this project for all parties?

**Mr. Metcalfe:** I can't comment on the Paxport side of it, but I know —

**Senator Grafstein:** I'm just asking, you now know, Mr. Metcalfe, all the lobbyists, just as we do. There's a long list here. You responded to Mr. Jessiman, I think, from your perspective from your firm, you don't agree with the conclusion in the report, but I took the conclusion in Mr. Nixon's report that he was making a statement on a cumulative or aggregate basis, not segregating one or the other of the firms but saying, when I look at this picture that there appears to be, I think the words are, beyond the norm.

Take the words — I haven't got it in front of me, Senator Jessiman. Just give us the words again. And I want — by the way, if you choose not to answer this I'll quite understand, because I'm not asking you to respond about your own representations. You've been quite succinct and clear about that. But I'm talking about on a cumulative basis, from a public perspective, is it fair to say that — and perhaps somebody can help me with the —

**Senator LeBreton:** Exceeded permissible norms.

**Senator Grafstein:** Exceeded permissible norms. Or exceeded — let me just take it from my perspective — exceeded norms, aside from what permissible is. Because you've been good to say — or I shouldn't say good. You've been accurate — I shouldn't say accurate. You've said that one of the norms is

[Traduction]

**M. Metcalfe:** Eh bien, c'est parce qu'on me l'a demandé. J'ai cru que c'était implicite dans la question qu'on m'a posée et je voulais dire publiquement que notre mode de rémunération...

**Le sénateur Stewart:** Oui, mais supposons qu'une entreprise vous fait une proposition que vous trouvez intéressante à tous points de vue, sauf qu'elle vous dit qu'elle vous paiera des honoraires en fonction des résultats. Vous dites «Non, merci». N'est-ce pas?

**M. Metcalfe:** Nous leur disons que nous ne fonctionnons pas de cette façon.

**Le sénateur Stewart:** Très bien.

**M. Metcalfe:** Les gens paient leurs avocats, leurs comptables. Nous estimons que les conseils que nous donnons ont la même valeur et que nous devrions être payés. Le problème avec une telle condition, c'est qu'il peut s'écouler deux ans sans qu'on reçoive rien...

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup.

**Le président:** Dernière question.

**Le sénateur Grafstein:** J'ai seulement une brève question qui découle d'une question de mon collègue, le sénateur Jessiman. Compte tenu de tous les groupes de lobbyistes qui ont travaillé avec les deux parties pour ce projet, avant et après la création de Mergeco, diriez-vous que trop de lobbyistes ont participé à ces négociations?

**M. Metcalfe:** Je ne puis parler au nom de Paxport, mais je sais...

**Le sénateur Grafstein:** Vous savez maintenant, tout comme nous, qu'il y a une longue liste de lobbyistes. Vous avez répondu à M. Jessiman, si je ne m'abuse, du point de vue de votre entreprise. Vous n'êtes pas d'accord sur la conclusion du rapport. Selon moi, dans sa conclusion, M. Nixon a fait une déclaration générale qui ne s'adressait pas à l'une ou l'autre des entreprises de lobbying. Dans ce contexte, je pense qu'il voulait dire que les lobbyistes sont allés au-delà de la norme.

Relisez-moi ce qu'il a dit, sénateur Jessiman, parce que j'ai pas le texte devant moi. Relisez-le moi. Soit dit en passant, si vous décidez de ne pas répondre à cette question, soyez bien à l'aise parce que je ne vous demande pas de parler de vos propres démarches. Vous avez été assez succinct et clair à cet égard. Ce que je veux savoir, c'est si, d'une manière cumulative, du point de vue du public, il est juste de dire que... et peut-être pourrait-on m'aider avec...

**Le sénateur LeBreton:** Les lobbyistes ont dépassé les limites permises.

**Le sénateur Grafstein:** Les lobbyistes ont dépassé les limites permises. Ou qu'ils ont dépassé... laissez-moi aborder la question de mon propre point de vue... les limites, qu'elles soient permises ou non. Car, vous avez été bon de dire... je ne devrais pas dire bon. Vous avez été exact... je ne devrais pas dire exact. Vous avez

[Texte]

that you've adopted in this business is that you don't take performance fees.

**Mr. Metcalfe:** That's a policy of our company.

**Senator Grafstein:** That's a policy, that's a norm for you.

**Mr. Metcalfe:** For us.

**Senator Jessiman:** For his firm. That doesn't necessarily mean it's a norm for the industry.

**Senator Grafstein:** Now I'm asking whether or not, in your view — and if you choose not to answer it I'll understand — but in your view, looking backwards, not forwards, was there inordinate lobbying or beyond the normal limits with all the firms that were involved here? Because we do have a large number of firms.

**Mr. Metcalfe:** It was a huge project, senator. It was a very, very big project with a lot at stake. I prefer not to comment on — give my opinion on whether I thought it was a large number or not.

**The Chairman:** Okay, we adjourn until nine o'clock tomorrow morning.

**Senator Tkachuk:** Is it possible that tomorrow we could close down by noon? I mean we took three hours here. I understand the witness for tomorrow afternoon that we thought we might have, or there was witnesses, that it's open now on the slate, and I would prefer — it would be helpful to me if — you might want to talk to Mr. Kirby about this, but I'd like to leave...

**The Chairman:** We'll defer the question until around eleven o'clock tomorrow morning and see how we got along. We had two witnesses today and we went through — well I'm not going to express my view as to what we went through today, but if we go through the same thing tomorrow we'll be here tomorrow night.

The committee adjourned.

[Translation]

dit que l'un de vos principes était de ne pas accepter de contrats où le versement des honoraires est conditionnel aux résultats.

**M. Metcalfe:** Telle est la politique de notre entreprise.

**Le sénateur Grafstein:** C'est votre politique.

**M. Metcalfe:** Oui, c'est notre politique.

**Le sénateur Jessiman:** C'est la politique de son entreprise et non pas nécessairement celle de toute l'industrie.

**Le sénateur Grafstein:** Je veux savoir si, à votre point de vue... et si vous décidez de ne pas répondre à ma question, je comprendrai... les groupes de lobbying engagés dans cette affaire ont dépassé les limites de l'acceptable. Car il y a beaucoup d'entreprises de lobbying à Ottawa.

**M. Metcalfe:** C'est un projet énorme, sénateur. C'est un très gros projet mettant en jeu de fortes sommes. Je préfère ne pas faire d'observations sur... ni donner mon avis sur la question de savoir si, à mon avis, il y avait trop de lobbyistes.

**Le président:** D'accord, le comité s'ajourne à 9 heures demain.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce possible de terminer à midi demain? Nous venons de siéger pendant trois heures. Étant donné que, à ma connaissance, le témoin ou les témoins que nous devons entendre demain après-midi ne viendront pas, je voudrais bien (et cela me rendrait service) que vous en parliez avec M. Kirby afin que je puisse partir...

**Le président:** Nous reporterons la question à 11 heures demain. Nous verrons alors comment se déroule la journée. Nous avons entendu deux témoins aujourd'hui, et je ne veux pas donner mon avis sur le déroulement de la séance d'aujourd'hui, mais si tout va comme aujourd'hui, nous n'aurons pas fini avant demain soir.

La séance est levée.



















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

#### WITNESSES—TÉMOINS

Morning:

*From Price Waterhouse:*

John Simke.

*From Public Works and Government Services.*

Ranald A. Quail, Deputy Minister.

Afternoon:

*From Earnscliffe Strategy Group:*

Harry Near;

William John Fox.

*Capital Hill Group:*

Herb Metcalfe.

Avant-midi:

*De Price Waterhouse.*

John Simke.

*De Travaux publics et services gouvernementaux:*

Ranald A. Quail, sous-ministre.

Après-midi:

*Du «Earnscliffe Strategy Group»:*

Harry Near:

William John Fox.

*Du «Capital Hill Group»:*

Herb Metcalfe.





First Session  
Thirty-fifth Parliament, 1994-95

Première session de la  
trente-cinquième législature, 1994-1995

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

\_\_\_\_\_  
*Proceedings of the Special  
Senate Committee on*

\_\_\_\_\_  
*Délibérations du comité  
spécial du Sénat sur les*

## Pearson Airport Agreements

## Accords de l'aéroport Pearson

*Chairman:*  
The Honourable FINLAY MACDONALD

*Président:*  
L'honorable FINLAY MACDONALD

\_\_\_\_\_  
Thursday, August 24, 1995

\_\_\_\_\_  
Le jeudi 24 août 1995

\_\_\_\_\_  
Issue No. 16

\_\_\_\_\_  
Fascicule n° 16

\_\_\_\_\_  
WITNESSES:  
(See back cover)

\_\_\_\_\_  
TÉMOINS:  
(voir à l'endos)



THE SPECIAL SENATE COMMITTEE ON  
THE PEARSON AIRPORT AGREEMENTS

The Honourable Finlay MacDonald, *Chairman*

The Honourable Michael Kirby, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

\* Fairbairn, P.C. (or Graham)  
Grafstein  
Hervieux-Payette, P.C.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(or Berntson)  
Tkachuk

\* *Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SPÉCIAL DU SÉNAT SUR  
LES ACCORDS DE L'AÉROPORT PEARSON

*Président:* L'honorable Finlay MacDonald

*Vice-président:* L'honorable Michael Kirby

et

Les honorables sénateurs:

\* Fairbairn, c.p. (ou Graham)  
Grafstein  
Hervieux-Payette, c.p.  
Jessiman

LeBreton  
\* Lynch-Staunton  
(ou Berntson)  
Tkachuk

\* *Membres d'office*

(Quorum 4)

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, August 24, 1995  
(16)

[Text]

The Special Committee of the Senate on the Pearson Airport Agreements met this day at 9:00 a.m., the Chair, the Honourable Senator Finlay MacDonald (*Halifax*), presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) and Tkachuk. (7)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Stewart.

*In attendance:* John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee.

**WITNESSES:**

**Morning:**

Bill Neville, Hession, Neville and Associates;

Andrew Pascoe, Andrew Pascoe Inc.

**Afternoon:**

Fred Doucet, Fred Doucet Consulting International.

The Committee resumed its examination of the Order of Reference adopted by the Senate on May 4, 1995. The Clerk of the Committee administered the oath/solemn affirmation and declaration to the witnesses, pursuant to section 13 of the Parliament of Canada Act.

Bill Neville made a statement and answered questions.

Andrew Pascoe made a statement and answered questions.

At 12:03 p.m., the Committee recessed.

At 2:00 p.m., the Committee resumed.

Fred Doucet made a statement and answered questions.

At 3:07 p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 24 août 1995  
(16)

[Traduction]

Le comité spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit à 9 heures, sous la présidence de l'honorable sénateur Finlay MacDonald (*Halifax*) (*président*).

*Membres du comité présents:* Les honorables sénateurs Grafstein, Hervieux-Payette, Jessiman, Kirby, LeBreton, MacDonald (*Halifax*) et Tkachuk. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Stewart.

*Aussi présent:* John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité.

**TÉMOINS:**

**Avant-midi:**

Bill Neville, *Hession, Neville and Associates*;

Andrew Pascoe, Andrew Pascoe Inc.

**Après-midi:**

Fred Doucet, *Fred Doucet Consulting International*.

Le comité poursuit l'examen de l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 4 mai 1995. Le greffier du comité fait prêter serment aux témoins, conformément à l'article 13 de la Loi sur le Parlement du Canada.

Bill Neville présente un exposé et répond aux questions.

Andrew Pascoe présente un exposé et répond aux questions.

Le comité suspend la séance à 12 h 03.

Le comité reprend la séance à 14 heures.

Fred Doucet présente un exposé et répond aux questions.

À 15 h 07, le comité s'ajourne jusqu'à la prochaine convocation du président.

**ATTESTÉ:**

*Le greffier du comité,*

Gary O'Brien

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, August 24, 1995

[Text]

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 9:00 a.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Come to order please. Mr. Nelligan will introduce our first witness this morning.

**Mr. John Nelligan, Q.C., Counsel to the Committee:** Senators, our witness today is Mr. Bill Neville who is a senior partner of Hession, Neville and Associates, and he has been involved in the government consulting business for some years.

I may say in parenthesis that I had received an earlier memorandum from Mr. Neville which I hadn't understood was to be distributed because I thought he was just indicating to me generally what his position would be. I have had copies ordered now and they will be available in a few moments.

With respect to a second letter, it arises out of the request of the clerk to provide invoices on the Pearson file, and as you know, we have had some difficulty in getting the actual numbers on invoices because the rules which apply to the Access to Information Act have been applied to those invoices as they are available through Justice. In any event, that is the circumstances under which we sent that request, and he replied by letter of August 17th which I believe you already received copies of.

**Senator Kirby:** Can I just repeat a request I had yesterday and ask the counsel if the illusive Mr. Stehelin is still in hiding?

**Mr. Nelligan:** The latest word is he is in Labrador on a fishing trip. It is the best time of the year to go, I will say that.

**Senator Kirby:** That is a different version of going to ground, I guess.

(*Bill Neville, sworn:*)

**The Chairman:** Mr. Neville, you have an opening statement?

**Mr. Bill Neville, Chairman, Hession, Neville and Associates:** Before I begin, perhaps allow me a minor point of clarification. I am currently the Chairman of Hession, Neville and Associates, a partnership with Ray Hession who has already appeared before this committee.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 24 août 1995

[Traduction]

Le comité sénatorial spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'Aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, et faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Silence s'il vous plaît. M. Nelligan va présenter notre premier témoin de la matinée.

**M. John Nelligan, c.r., conseiller juridique du comité:** Mesdames et messieurs les sénateurs, notre témoin d'aujourd'hui est M. Bill Neville, associé principal de *Hession, Neville and Associates*, qui fait un travail de consultation avec le gouvernement depuis un certain nombre d'années.

Soit dit entre parenthèses, j'ai reçu il y a quelque temps une note de M. Neville et je n'ai pas compris que je devais la distribuer parce que je pensais qu'il ne faisait que m'indiquer de façon générale quelle serait sa position. Je viens de demander qu'on en fasse des copies et elles vous seront distribuées dans quelques instants.

En ce qui concerne une deuxième lettre, elle fait suite à la demande du greffier de fournir des factures relatives au dossier Pearson, mais comme vous le savez, nous avons eu quelques problèmes à obtenir les chiffres de ces factures en raison des règles de la Loi sur l'accès à l'information qui s'appliquent à ces factures étant donné qu'elles doivent nous parvenir par l'intermédiaire de la justice. De toute façon, c'est dans ces circonstances que nous avons envoyé cette demande et il a répondu par une lettre du 17 août dont vous avez tous reçu copie, je crois.

**Le sénateur Kirby:** Puis-je réitérer une demande que j'ai faite hier au conseiller juridique pour savoir si l'insaisissable M. Stehelin se cache toujours?

**M. Nelligan:** Aux dernières nouvelles, il est parti pêcher au Labrador. Tout ce que je peux dire, c'est que c'est le meilleur moment de l'année pour y aller.

**Le sénateur Kirby:** Ce n'est pas la même chose que de toucher terre, j'imagine.

(*Bill Neville, assermenté:*)

**Le président:** M. Neville, avez-vous une déclaration liminaire à faire?

**M. Bill Neville, président, Hession, Neville and Associates:** Avant de commencer, permettez-moi de faire une petite précision. Je suis actuellement président de *Hession, Neville and Associates*, et je suis associé avec Ray Hession qui a déjà comparu devant le comité.

## [Texte]

I just want to make it clear that at the time of the events that are under discussion before this committee, in particular in terms of my own activities, I was the President and sole owner of William H. Neville and Associates. It was only after my relationship with Paxport and indeed Mr. Hession's ended in October '93 that he and I formed our current partnership. What I am discussing today is a role at a time when my company was William H. Neville and Associates, and I was not a partner with Mr. Hession.

With that Mr. Chairman if I may, I welcome the opportunity to appear this morning before this committee. I hope I can make a modest contribution to your search for truth in regard to the Pearson redevelopment contract.

As your counsel has already noted Mr. Chairman, I previously submitted two documents to Mr. Nelligan. The first dated June 30th is a memorandum outlining in general terms my relationship and role with Paxport and offering on the basis of my experience and observation some comments in regard to the process involved in the Pearson contract award.

The second, dated August 17th, is a letter in response to one I received from your clerk confirming my appearance this morning and asking me to submit certain documents in advance. My letter registers my concern in principle in regard to the request for documents, and having registered that concern, provides specific detail on my contractual relationship with Paxport.

In the interest of brevity, I don't intend to repeat any of that material at this point, however I did invite Mr. Nelligan to share both documents with committee members, and I would be happy to answer any questions arising from them.

Instead by way of opening comment, perhaps I might say a word or two about two questions which seemed relevant to issues before you, especially as they apply to consultants, or lobbyists as you prefer, such as myself. What exactly do government relation consultants do for their clients such as Paxport who are competing for a major government contractor or procurement?

Obviously I can only speak from personal experience covering some 25 years in this business, but I would be fairly confident in suggesting that what I have to say about my role in services to clients applies equally to most other consultants, and I think that was borne out yesterday in the testimony of Messrs Near, Fox and Metcalfe. It is a subject often wrapped in a certain amount of mystery and intrigue by some members of the media and some politicians, I might say, who appear to want to turn every government transaction into an exercise in political influence if not outright malfeasance. If that is your intent or mind set, then those shadowy figures, they lobbyists make for great script material.

## [Translation]

Je veux qu'on comprenne bien qu'à l'époque des événements qui font l'objet de la discussion du comité, surtout en ce qui concerne mes propres activités, j'étais président et seul propriétaire de *William H. Neville and Associates*. Ce n'est qu'après la fin de mes relations avec Paxport et celles de M. Hession ont pris fin en octobre 1993, que lui et moi avons constitué notre société actuelle. Ce dont je vais parler aujourd'hui, c'est du rôle que j'avais à l'époque où ma société s'appelait *William H. Neville and Associates*, et où je n'étais pas associé avec M. Hession.

Ceci dit, monsieur le président, je suis heureux d'avoir l'occasion de comparaître ce matin devant le comité. J'espère pouvoir contribuer modestement à votre quête de la vérité concernant le contrat de réaménagement de Pearson.

Comme l'a déjà indiqué votre conseiller juridique, monsieur le président, j'ai présenté préalablement deux documents à M. Nelligan. Le premier est daté du 30 juin, il s'agit d'une note dans laquelle je donne les grandes lignes de mes relations avec Paxport et du rôle que j'ai joué pour cette entreprise, et je fais des remarques sur le processus devant donner lieu à l'attribution du contrat Pearson en me fondant sur mon expérience et sur ce que j'ai pu observer.

Le deuxième, daté du 17 août, est une lettre en réponse à celle de votre greffier dans laquelle je confirme ma comparution de ce matin et je demande à présenter certains documents à l'avance. J'indique dans ma lettre l'inquiétude que j'ai en principe à l'égard de la demande de présentation de documents, et ayant ainsi exprimé cette inquiétude, je donne des détails sur mes relations contractuelles avec Paxport.

Par souci de brièveté, je ne veux pas répéter maintenant ce qui figure dans ces documents, mais j'ai effectivement invité M. Nelligan à les transmettre aux membres du comité, et je serai heureux de répondre à toute question en découlant.

Je vais donc peut-être, à titre de remarque liminaire, dire un mot ou deux concernant deux sujets qui semblent pertinents pour les questions dont vous êtes saisis, surtout parce qu'ils concernent les consultants, ou les lobbyistes si vous préférez, comme moi-même. Que font exactement les consultants en matière de relations avec le gouvernement pour leurs clients, tels que Paxport, qui soumissionnent pour un important contrat ou marché public?

Je ne peux bien sûr parler qu'en m'inspirant de mon expérience personnelle dans ce domaine qui s'étend sur 25 années, mais je pense pouvoir dire que ce que j'ai à exprimer concernant mon rôle pour ces services aux clients vaut également pour la plupart des autres consultants, je crois que cela a été confirmé hier lors du témoignage de MM. Near, Fox et Metcalfe. C'est un sujet qui est souvent entouré d'une part de mystère et d'intrigue par certains journalistes et certains politiciens, je peux le dire, qui semblent vouloir faire de toute transaction avec le gouvernement un jeu d'influence politique, voire un méfait pur et simple. Si c'est là votre intention ou votre objectif, alors ces personnages flous que sont les lobbyistes sont les sujets rêvés pour faire une excellente histoire.

[Text]

The truth is less titillating perhaps, and really quite simple and direct. What I did for Paxport, what I do for any client, is hopefully to provide them with at least some competitive edge by ensuring first that they are well and accurately informed about the circumstances in which a government decision is to be made, and secondly, by providing them with what I hope is astute advice on how they can best pursue their legitimate interests and objectives within that decision-making environment.

It is information and intelligence garnered from a network of contacts at all levels of government, political and bureaucratic, built up over three decades of activity in and around the system. Information that hopefully is more and better than one could obtain from the press, but nothing that would not and is not obtained by others with a good network based on mutual trust. And certainly nothing that is in violation of the Official Secrets Act or anyone's oath of office.

It is advice based on a longstanding interest and involvement in how government makes decisions. Not only the formal structures that exist for that purpose, but perhaps more important, the less formal processes and personalities that are at play on any given issue.

There is, to be sure, a third element in a consultant's role, that of direct representation on behalf of a client as governed under the Lobbyists Registration Act. I have always argued that this part of the business is overstated and overrated by some. I have yet to see a lobbyist, Mr. Chairman, who can make up for a poor client case. But one can and does on occasion provide a helpful service by ensuring that decision-makers in fact see your client's submission and they have it argued by someone they know and whose views presumably they have some time for. These are precisely the services I performed for Paxport. They are the business I am in.

The second question is whether or not in this particular case there was anything improper or undue, to use I believe Mr. Nixon's term, in these lobbying activities in support of Paxport. My answer Mr. Chairman is a flat and unequivocal "no". Intelligence I provided was, I believe, helpful. But as I have already said, it violated no laws or standards of conduct. Indeed, it probably is fair to say that in many cases Paxport's competitors were receiving similar information from their consultants, perhaps even in part from the same sources.

Again, I would like to believe the advice I gave was useful and well-founded, but it was advice always to act within the rules and most certainly within the ethical standards that I shared with my principal client, Mr. Hession as the President of Paxport.

[Traduction]

La vérité est peut-être moins amusante et elle est en fait très simple et très directe. Ce que j'ai fait pour Paxport, ce que je fais pour n'importe lequel de mes clients, c'est, je l'espère, leur fournir au moins un certain avantage concurrentiel en veillant premièrement à ce qu'ils soient bien informés des circonstances dans lesquelles le gouvernement va prendre une décision et, deuxièmement, à leur offrir ce que j'espère être des conseils judicieux sur la meilleure façon pour eux de poursuivre leurs intérêts et leurs objectifs légitimes dans ce cadre de décision.

Il s'agit de renseignements obtenus par tout un réseau de contacts à tous les niveaux hiérarchiques du gouvernement, politiques et bureaucratiques, créé sur trois décennies d'activités au sein du système et autour de lui. Des renseignements qui, on peut l'espérer, sont plus nombreux et plus exacts que ceux que l'on peut obtenir dans la presse, mais il n'y a dans tout cela rien qui ne puisse être obtenu et qui ne soit obtenu par d'autres personnes disposant d'un bon réseau se fondant sur la confiance mutuelle. Et en tout cas rien qui soit contraire à la Loi sur les secrets officiels ou au serment d'office de qui que ce soit.

Ce sont des conseils qui s'appuient sur un intérêt durable pour la façon dont le gouvernement prend des décisions et sur une participation prolongée à ce processus. Ce sont non seulement les structures officielles qui existent pour cela, mais ce qui est peut-être plus important, les procédures et les personnalités moins officielles qui sont en jeu pour un sujet donné.

Il y a bien sûr un troisième élément au rôle de consultant, je veux parler de la représentation directe au nom du client conformément aux stipulations de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes. J'ai toujours dit que cette partie du travail était exagérée et surestimée par certains. Monsieur le président, je n'ai pas encore vu de lobbyiste qui ait pu rattraper les mauvais dossiers d'un client. Mais on peut fournir et on fournit à l'occasion un service utile en faisant en sorte que les décideurs voient la proposition du client, pour que ce soit quelqu'un qu'on connaît qui défende le dossier, quelqu'un dont on a vraisemblablement vérifié l'opinion. Ce sont précisément les services que j'ai effectués pour Paxport. Ils sont l'essence de mon travail.

La deuxième question est de savoir si oui ou non, dans ce cas particulier, il y a eu quoi que ce soit d'irrégulier ou d'abusif, pour reprendre je crois les termes de M. Nixon, dans ces activités de lobbyisme en faveur de Paxport. Je répondrai, monsieur le président, par un non catégorique. Les renseignements que j'ai fournis ont, je crois, été utiles. Mais comme je l'ai déjà dit, cela n'allait à l'encontre d'aucune loi ou normes de conduite. Il est sans doute juste de dire que dans de nombreux cas, les concurrents de Paxport recevaient des renseignements semblables de la part de leurs consultants, peut-être même en partie en provenance des mêmes sources.

Encore une fois, j'aimerais croire que les conseils que j'ai donnés ont été utiles et bien fondés, mais c'était des conseils pour agir dans le respect des règles et très certainement des normes déontologiques que j'avais en commun avec mon principal client, M. Hession, président de Paxport.



[Texte]

I learned long ago that in this business your reputation is your most important, if not your sole, asset. It has allowed me to continue in business successfully irrespective of the party in power at any time, and I am not about to throw away that asset by being a party to any conduct that could not withstand the scrutiny of any committee like this or any fair-minded person.

Insofar as representations are concerned, it so happens that in this particular case the principal client, Mr. Hession, was a strong and articulate advocate on behalf of Paxport who did not need a lot of help from me in identifying and reaching the relevant politicians and officials. But I did on occasion make supplementary representations to ministers and aids, seldom in this case to officials, none of which were either improper or undue. And I believe I can say that the testimony to this committee by most of those officials would support that assertion.

I would by the way have been happy to tell all of that to Mr. Nixon if he had had the courtesy to ask me.

Mr. Chairman, Paxport won the RFP competition — and from where I stood it was very much a competition — for Pearson redevelopment, not because of my lobbying support anymore than the Matthews group lost the Terminal 3 competition on which I also was an advisor to them because of my activities.

They won for the very simple and uncomplicated reason that thanks to the efforts of Mr. Hession and his team, they submitted the proposal judged by an exhaustive evaluation process, to be in the best interests of the airport, its clients and passengers and the taxpayers of Canada. I would be happy, Mr. Chairman, to try to answer any questions you and other senators may have.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neville. I believe that Senator Stewart will lead the questioning.

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman. Mr. Neville, at the top of page 5, you make reference to Mr. Nixon and you say that:

The second question is whether or not, in this case, there was anything improper or undue, to use Mr. Nixon's term, in these lobbying activities in support of Paxport. My answer is a flat and unequivocal "no".

Should the committee understand that the expression "these lobbying activities" refers to those lobbying activities of which you have personal knowledge in?

**Mr. Neville:** It refers first and foremost obviously to my own activities, which are the only ones I can speak to with full and direct knowledge.

**Senator Stewart:** Thank you very much.

[Translation]

J'ai appris il y a longtemps que dans ce travail, votre réputation est votre atout le plus important, voire le seul atout. Ma réputation m'a permis de continuer avec succès dans cette entreprise quel que soit le parti au pouvoir, et je ne suis pas prêt à renoncer à cet atout en me faisant le complice d'un comportement qui ne pourrait pas résister à l'examen minutieux d'un comité comme le vôtre ou d'une personne équitable.

Pour ce qui est des démarches, il se trouve que dans ce cas particulier le client principal, M. Hession, était un défenseur sérieux, s'exprimant avec aisance au nom de Paxport, qui n'avait pas besoin de beaucoup d'aide de ma part pour trouver les responsables politiques et les fonctionnaires voulus et prendre contact avec eux. Mais j'ai fait, à l'occasion, des démarches supplémentaires auprès de ministres et d'adjoints, rarement dans le cas qui nous occupe auprès de fonctionnaires, mais ces démarches n'étaient ni dans l'un ni dans l'autre cas irrégulières ou abusives. Et je pense pouvoir dire que le témoignage de ces hauts responsables devant le comité confirmerait cette affirmation.

Soit dit en passant, j'aurais été heureux de dire tout cela à M. Nixon s'il avait eu la courtoisie de me poser la question.

Monsieur le président, la proposition de Paxport l'a emporté face à la concurrence (et d'après ce que j'ai vu, il y a vraiment eu concurrence) pour le réaménagement de Pearson, pas plus à cause de mon lobbyisme que c'est à cause de mes activités que la proposition du groupe Matthews ne l'a pas emporté pour l'aérogare 3, projet pour lequel je lui avais aussi servi de conseiller.

Paxport l'a emporté pour la très simple et évidente raison que grâce aux efforts de M. Hession et de son équipe, la proposition a été jugée à la suite d'une procédure d'évaluation exhaustive, la plus favorable aux intérêts de l'aéroport, de ses clients et passagers, et des contribuables du Canada. Je serais très heureux, monsieur le président, d'essayer de répondre aux questions que vous ou les autres sénateurs pourriez avoir.

**Le président:** Merci, monsieur Neville. Je crois que le sénateur Stewart va commencer.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président. Monsieur Neville, au sommet de la page 5, vous parlez de M. Nixon en disant ceci:

La deuxième question est de savoir si oui ou non, dans ce cas particulier, il y a eu quoi que ce soit d'irrégulier ou d'abusif, pour reprendre je crois les termes de M. Nixon, dans ces activités de lobbyisme en faveur de Paxport. Je répondrai par un non catégorique.

Le comité doit-il comprendre que l'expression «ces activités de lobbyisme» renvoie aux activités de lobbyisme pour lesquelles vous avez des connaissances particulières?

**M. Neville:** Elle renvoie tout d'abord et avant tout à mes propres activités, c'est évident, qui sont les seules dont je puisse parler en toute connaissance de cause.

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup.

[Text]

**Mr. Neville:** I can tell you that on the basis of what I saw, the activities of others including the consultants who appeared here yesterday, I believe the statement is equally applicable to their activities.

**Senator Stewart:** I have looked at your letter, the letter of August the 17th, 1995, and I gather from that that it is your intention to inform the committee that the only person, either natural or legal, for whom you worked in relation to the Pearson project was Paxport?

**Mr. Neville:** That's correct.

**Senator Stewart:** You received no reward or benefit from any other person?

**Mr. Neville:** That's correct.

**Senator Stewart:** Nor did you anticipate any?

**Mr. Neville:** That's correct.

**Senator Stewart:** You had no reason to expect that if your clients had been successful, either in their original form or another form, that you would receive any benefit of any form?

**Mr. Neville:** As I said in my letter Senator Stewart, it is a longstanding policy of mine not to operate on the basis of so-called performance or successor contingency fees, whatever the phrase applies to.

**Senator Stewart:** Thank you.

**Mr. Neville:** Therefore, I had no such arrangement. I had I guess the possibility that if my client indeed proceeded to be the contractor, redeveloper and operator, there may have been ongoing consulting opportunities, but there were no promises, guarantees or arrangements.

**Senator Stewart:** Nor any discussions?

**Mr. Neville:** No. And indeed as it turned out there were none.

**Senator Stewart:** Thank you very much. I was looking at the Lobbyist Registration Act and under section 5 (1)(f) I gather that what we are really talking about here is

...communicating with a public officeholder in an attempt to influence the awarding of any contract by or on behalf of Her Majesty in right of Canada.

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Stewart:** Yes, all right. Thank you. I am looking at a memorandum dated February 2, 1992 from Mr. Hession to yourself. It says, and I quote, you are the overall coordinator — well let me go back a bit.

That organizational chart shows you, Andy Pascoe, John Legate and Hugh Riopelle in the government relations box. In speaking to this, I would suggest that we make clear that:

1. You are the overall coordinator.
2. Messrs Legate and Riopelle are resource persons tasked by you.

[Traduction]

**M. Neville:** Je peux vous dire que d'après ce que j'ai vu, pour les activités des autres («autres» englobe les consultants qui ont comparu ici hier) il me semble que cette déclaration s'applique également à leurs activités.

**Le sénateur Stewart:** J'ai regardé votre lettre du 17 août 1995 et j'en déduis que vous avez l'intention de dire au comité que la seule personne, physique ou juridique, pour laquelle vous avez travaillé en rapport avec le projet Pearson est Paxport?

**M. Neville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'avez reçu ni récompenses ni avantages d'aucune autre personne?

**M. Neville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Et vous n'en attendiez pas non plus?

**M. Neville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Vous n'aviez aucune raison de vous attendre, au cas où vos clients l'emporteraient, sous leur entité de départ ou autrement, à recevoir des avantages quelconques?

**M. Neville:** Comme je l'ai dit dans ma lettre au sénateur Stewart, j'ai depuis toujours pour politique de ne pas travailler pour des honoraires conditionnels qui dépendent des résultats ou du succès de l'entreprise.

**Le sénateur Stewart:** Merci.

**M. Neville:** Il n'y avait donc pas d'entente de ce genre. Si mon client obtenait le contrat de réaménagement et d'exploitation, j'imagine que j'aurais eu la possibilité de continuer à assurer des services de consultation pour lui, mais il n'y a eu ni promesses, ni garanties ni ententes.

**Le sénateur Stewart:** Ni discussions?

**M. Neville:** Non. Et il se trouve en effet qu'il n'y en a pas eu.

**Le sénateur Stewart:** Merci beaucoup. Je regardais la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes à l'alinéa 5(1)f, et il me semble que c'est de cela que nous parlons ici, il s'agit de:

[...] «communiquer avec ce dernier [un titulaire d'une charge publique] afin de tenter d'influencer:

f) l'octroi de contrats par Sa Majesté du chef du Canada ou en son nom.»

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Oui, très bien. Merci. J'ai sous les yeux une note du 2 février 1992 de M. Hession qui vous était adressée. On y dit, et je cite, que vous êtes le coordonnateur général... mais revenons un peu en arrière.

Il apparaît dans l'organigramme que vous-même, Andy Pascoe, John Legate et Hugh Riopelle êtes dans la case des relations avec le gouvernement. À ce sujet, je propose que l'on indique clairement:

1. que vous êtes le coordonnateur général,
2. que MM. Legate et Riopelle sont des personnes-ressources qui vous sont assignées,

[Texte]

Then we have number three deals with what Mr. Pascoe is to do. Four says:

4. You will develop a calendar of lobbying activities for each phase of the effort.

5. You will pull together the message(s) to be delivered at each step in the calendar.

6. You will establish the system of the collection, collation, qualification and dissemination of intelligence (government and competitive) to designate recipients.

So am I correct in gathering from this memorandum that as of February 21, 1992 you were what we would call the consultant-in-chief?

**Mr. Neville:** Yes, I was assigned by Mr. Hession, who was for intent and purpose, our day-to-day client to coordinate all the government relation activities, and therefore the roles to be played by Messrs Legate, Riopelle and Pascoe.

**Senator Stewart:** In your letter you anticipated some of the things that you said in your statement this morning. I am looking at page 6 of the where you have described services you provide to a client. I will quote from the letter, page 6 — the letter of August 17:

My consulting services to any client — Paxport or anyone else — consists, first and foremost, of the provision of information, intelligence and analysis on public policy issues of relevance to them and strategic advice on how they, the client, might best represent or pursue their legitimate interests within that policy-making environment. The former is the product of a relationship of trust and confidence built up with a wide range of contacts at both the political and public service levels of government over the past 30 years; the latter depends very much on my ability to be totally frank in assessing the environment as I see it and the possibilities open to the client to legitimately influence the process.

In this case it is the award of the contract.

**Senator Jessiman:** My letter it is page 2. You said page 6.

**Mr. Neville:** Paragraph six on page 2, I believe.

**Senator Stewart:** Yes, I think you are correct, although it does say — I see, that is the fax page. I just did not understand that. Page 2.

**Senator Grafstein:** Referring to page 2, August 17 letter on the Hession, Neville stationary.

**Senator Stewart:** Yes. All right. Now, you make reference to your qualifications. I should tell you, Chairman, that I have not seen Mr. Neville for many years, but when I first saw him, he was working for the Honourable Judy LaMarsh. That was about 1965. And then if I remember correctly, he worked for awhile for the Honourable Paul Hellyer. At that time I descended into obscurity. He went on to become famous and to become indeed,

[Translation]

Au numéro trois, on explique ce que doit faire M. Pascoe. Et au numéro quatre on indique ce qui suit:

4. que vous devez mettre au point un calendrier pour la collecte, les activités de lobbying pour chaque phase de l'opération,

5. que vous devez concocter le ou les messages qui devront être transmis à chaque étape du calendrier,

6. que vous devez créer un système pour la collecte, la collation, la restriction et la divulgation des renseignements (concernant le gouvernement et la concurrence) à l'intention des bénéficiaires désignés.

J'ai donc raison de déduire de cette note qu'à partir du 21 février 1992, vous étiez ce que l'on pourrait appeler le consultant en chef?

**M. Neville:** Oui, c'est M. Hession, qui était à toutes fins utiles notre client ordinaire, qui m'a confié la tâche de coordonner toutes les activités de relations avec le gouvernement, et donc également les rôles que devraient jouer MM. Legate, Riopelle et Pascoe.

**Le sénateur Stewart:** Dans votre lettre, vous prévoyiez certaines des choses que vous avez dites dans votre déclaration de ce matin. Je regarde à la page 6 où vous décrivez les services que vous fournissez à un client et je cite la lettre, page 6, la lettre du 17 août:

Mes services de consultation à l'égard de tout client (qu'il s'agisse de Paxport ou de quelqu'un d'autre) consistent d'abord et avant tout à fournir des renseignements et des analyses sur les questions de politique gouvernementale qui sont importantes pour lui ainsi que des conseils stratégiques sur la façon dont le client peut faire valoir ou poursuivre ses intérêts légitimes dans ce cadre décisionnel. Ma première tâche est le produit d'une relation de confiance qui s'est élaborée ces 30 dernières années avec des contacts très variés tant au niveau des responsables politiques que des fonctionnaires du gouvernement; ma deuxième tâche dépend beaucoup de ma capacité d'être tout à fait franc en évaluant le cadre tel que je le vois et les possibilités qui sont offertes au client pour influencer en toute légitimité le processus.

Dans ce cas, il s'agit de l'attribution du contrat.

**Le sénateur Jessiman:** Vous avez parlé de la page 6 et dans la lettre que j'ai, c'est à la page 2.

**M. Neville:** Il s'agit je crois du paragraphe 6 de la page 2.

**Le sénateur Stewart:** Oui, je crois que vous avez raison bien qu'il y soit effectivement marqué... ah mais je vois, il s'agit de la pagination du télécopieur. Je ne l'avais pas compris. C'est bien la page 2.

**Le sénateur Grafstein:** Il s'agit de la page 2 de la lettre du 17 août portant l'en-tête Hession-Neville.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Très bien. Vous parlez de vos qualifications. Je dois dire, monsieur le président, que voilà de nombreuses années que je n'ai pas vu M. Neville, mais lors de notre première rencontre, il travaillait pour l'honorable Judy LaMarsh. C'était vers 1965. Ensuite, si j'ai bonne mémoire, il a travaillé pendant un certain temps pour l'honorable Paul Hellyer. Après cela, moi je suis tombé dans l'obscurité. Il a poursuivi son



[Text]

the chief, the dean of the lobbyists. How did you acquire your undoubted qualifications?

**Mr. Neville:** Well, I think if you look at my description of what the services are, I think the qualifications flow directly from that, senator. One is selling, if I may put it that way, basically, one's knowledge of how decisions are made by government and hopefully one's ability to generate information within that system, and therefore, one's qualifications or whether or not one has engaged in activities either in the system or near it would give you some real understanding of how government works.

**Senator Stewart:** In what you said this morning and in what you said in your letter of August 17th, you say that personal relations is a major component, the people you know and the people who know you, you stick to that?

**Mr. Neville:** No question, particularly in terms of being able to gather information and intelligence. As I say, it is kind of in the area between what you read in the morning paper and things that should and do remain confidential.

But in my experience, the willingness of both elected and non-elected officials to share information with you — and it is a sharing, quite often you provide them with useful information — is a matter of trust, and that is built up through these personal relationships over time.

**Senator Stewart:** In this case, were your sources of intelligence — now I am going to give you certain categories of persons; ministers, the chief of staff in ministers's offices, other members of minister's political staffs, members of the public service. Would you say that any one of those categories was most useful to you in gathering intelligence or would you say no, that is not the correct approach. It was just the right person, in other words, someone with whom you had a relationship of trust and confidence regardless of the particular office that that person held, either in the political service or the public service of Canada?

**Mr. Neville:** Well, first of all I would add to that list for completeness members of Parliament, senators, other people in the lobbying community, even members of the media in some cases, people who make it their business to know what is going on around here. In terms of priority, it would obviously depend on the issue. As you know, some issues are essentially resolved at the political level, others are effectively resolved well below that.

**Senator Stewart:** In this case?

**Mr. Neville:** In this case, given Mr. Hession's background and therefore his contact association with ability to talk to officials, in my case the focus was probably more on the political level, obviously more on political aids and ministers just as a practical matter who you can reach at any point and time.

[Traduction]

chemin, a atteint la célébrité et est devenu en effet le chef, le doyen des lobbyistes. Comment avez-vous acquis vos qualifications incontestables?

**M. Neville:** Et bien, si vous regardez ma description des services, je pense que les qualifications découlent directement de cela, sénateur. Il s'agit d'une part de vendre, si je peux dire les choses ainsi, essentiellement sa connaissance des prises de décisions au gouvernement et éventuellement sa capacité d'obtenir des renseignements au sein de ce système, et donc les qualifications ou plutôt le fait que l'on ait ou non participé à des activités au sein du système ou à proximité du système permet de vraiment comprendre le fonctionnement du gouvernement.

**Le sénateur Stewart:** Vous l'avez dit ce matin et vous le disiez déjà dans votre lettre du 17 août, les relations personnelles sont un élément important; ce sont les gens que vous connaissez et les gens qui vous connaissent qui importent; vous maintenez cela?

**M. Neville:** Sans aucun doute, surtout pour ce qui est de pouvoir recueillir des renseignements. Cela se situe, comme je l'ai dit, entre ce que vous lisez dans les journaux du matin et ce qui devrait rester confidentiel et qui le reste.

Mais d'après mon expérience, l'empressement des responsables élus comme des fonctionnaires non élus à échanger avec vous l'information (et il s'agit bien d'un échange parce que bien souvent vous leur fournissez aussi des renseignements utiles) est une question de confiance, confiance qui naît des relations personnelles durables.

**Le sénateur Stewart:** Dans ce cas, vos sources de renseignements... je vais maintenant vous citer quelques catégories de personnes: les ministres, les directeurs de cabinets ministériels, les autres membres du personnel politique des ministres, les fonctionnaires. Pouvez-vous dire: oui, l'une de ces catégories m'a été très utile pour obtenir des renseignements ou, au contraire, non ce n'est pas ainsi qu'il faut voir les choses. C'était simplement la personne indiquée, autrement dit quelqu'un avec qui vous aviez une relation de confiance, quel que soit le poste que cette personne détenait, qu'il s'agisse du secteur politique ou de la fonction publique du Canada?

**M. Neville:** Pour qu'elle soit complète, j'ajouterais à cette liste les députés, les sénateurs, d'autres personnes du milieu du lobbyisme, et même des journalistes dans certains cas, des gens qui se font fort de savoir ce qui se passe ici. Pour ce qui est des priorités, cela va dépendre des questions. Comme vous le savez, certaines questions sont essentiellement résolues au niveau politique, d'autres sont effectivement résolues bien plus bas dans l'échelle hiérarchique.

**Le sénateur Stewart:** Et en l'occurrence?

**M. Neville:** En l'occurrence, étant donné les antécédents de M. Hession et les contacts qu'il avait eus et qui lui permettaient de parler aux fonctionnaires, je me suis de mon côté plutôt attaché au secteur politique, je me suis surtout adressé évidemment aux adjoints politiques et aux ministres et, sur le plan pratique, à ceux que l'on pouvait rejoindre à n'importe quel moment?

[Texte]

**Senator Stewart:** In your letter of August 17th, you state that you began working for Paxport early in 1990. The letter engaging you was dated January 23, 1990. Would you say that you started on February 1st?

**Mr. Neville:** I think my billings actually kicked in as of the 1st of February.

**Senator Stewart:** Your period of engagement ended at the end of August, 1993?

**Mr. Neville:** Correct.

**Senator Stewart:** You say in that letter, you state how much you were to be paid and indeed how much you were paid. It is page 3 of the letter. You were to receive a monthly retainer of \$4,000 plus expenses. Now, am I correct in concluding from the use of the word "retainer" there that this was not simply a fee for engagement but this was actually fee for work performed?

**Mr. Neville:** Fee for services, exactly.

**Senator Stewart:** And you say that the total amount that you received for performing these services was less than \$150,000?

**Mr. Neville:** Yes. The period covers 43 months, I believe, therefore if you do simple multiplication it would come out to above that. I actually suspended billings for a period during this 43 months because we had assumed this thing would be over in two years, I think, and as you know it took much longer, so at one point I actually ceased to bill them for a number of months.

**Senator Stewart:** Between February 1st of 1990 and the end of August of 1993 there were periods of activity and periods when the inactivity was so great that you could not in good conscious send a bill. How would you describe — take us through — use this as the basis for analyzing the work that you did. What did you have to do in the period starting February 1, 1990, that which was presumably a period of considerable activity?

**Mr. Neville:** First so there is no misunderstanding, the decision to suspend billings for a number of months had less to do with the ups and downs of activity than the expressed desire of the client to try to keep down his front end expenses, and I was trying to be responsive to that. But I think this thing went through a number of phases.

**Senator Stewart:** Your letter says —

**Senator Tkachuk:** Let him answer the question. We are not in a court of law. This is a senatorial inquiry.

**Senator Kirby:** Of all the guys to tell us to try to answer the question, it's incredible. He interrupts all the time.

**Senator Stewart:** He plays the game both ways. He is playing in the corners all the time.

[Translation]

**Le sénateur Stewart:** Dans votre lettre du 17 août, vous dites que vous avez commencé à travailler pour Paxport au début de 1990. Votre lettre d'engagement est datée du 23 janvier 1990. Peut-on dire que vous avez commencé le 1<sup>er</sup> février?

**M. Neville:** Je crois que ma facturation commence effectivement à partir du 1<sup>er</sup> février.

**Le sénateur Stewart:** Votre période d'engagement se termine fin août 1993?

**M. Neville:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites dans cette lettre combien vous deviez être payé et combien vous avez effectivement été payé. Il s'agit de la page 3 de la lettre. Vous deviez recevoir une provision mensuelle de 4 000 \$ plus les dépenses. Ai-je raison de conclure, puisque vous utilisez le terme «provision», que ce n'était pas simplement une rémunération régulière mais qu'elle correspondait plutôt à un travail effectué?

**M. Neville:** Une rémunération à l'acte, exactement, l'acte étant en l'occurrence représenté par des services.

**Le sénateur Stewart:** Et vous dites que la somme totale que vous avez reçue pour effectuer ces services était inférieure à 150 000 \$?

**M. Neville:** Oui. La période s'échelonnait sur 43 mois, je crois, et si vous faites une simple multiplication, vous devriez obtenir un chiffre supérieur à cela. J'ai en fait interrompu ma facturation pendant une certaine période au cours de ces 43 mois parce que nous avions prévu que toute cette affaire ne durerait pas plus de deux ans, je crois, et comme vous le savez, cela a été beaucoup plus long; à un certain moment donc, j'ai cessé en fait d'envoyer des factures pendant plusieurs mois.

**Le sénateur Stewart:** Entre le 1<sup>er</sup> février 1990 et la fin août 1993, il y a eu des périodes d'activités et des périodes où l'inactivité était si grande que vous ne pouviez pas en toute conscience envoyer une facture. Comment pourriez-vous décrire... aidez-nous... comment utiliserez-vous ces données pour analyser le travail que vous avez fait. Qu'avez-vous eu à faire pendant la période qui a commencé le 1<sup>er</sup> février 1990, cette période qui devait être une période d'activités intenses?

**M. Neville:** Pour être sûr qu'il n'y a pas de malentendu, la décision de suspendre ma facturation pendant un certain nombre de mois avait moins à voir avec l'accélération ou le ralentissement des activités qu'avec le désir exprimé par mon client de tâcher de réduire ses dépenses initiales, et j'essayais d'agir en conséquence. Mais je crois que toute cette affaire est passée par diverses phases.

**Le sénateur Stewart:** Vous dites dans votre lettre...

**Le sénateur Tkachuk:** Permettez-lui de répondre à la question. Nous ne sommes pas au tribunal. Nous procédons à une enquête sénatoriale.

**Le sénateur Kirby:** C'est vraiment un comble que ce soit lui qui nous demande de laisser le témoin répondre à la question. Il interromp tout le temps.

**Le sénateur Stewart:** Il joue sur les deux tableaux. Il profite de toutes les situations.

[Text]

...this project was proceeding at a much slower pace than anticipated by both my client and myself. I actually suspended billings for a period of several months.

Would you explain what you meant by that?

**Mr. Neville:** Just what it says. I did not bill them my monthly retainer for I think about six or seven months. It did not mean that during that period I provided no services to them. That was the only point of clarification I was trying to make.

**Senator Stewart:** Are you then saying that although the project was advancing at a slower pace, you were providing roughly the same amount of activity during those several months? I will tell you what I want to get.

I want to get — this is not critical of you or your billing. What I am trying to discover is how your activity and billing relates to the various phases which eventuated in the contract. All right? So what in that early period, starting on February 1st, 1990, were you trying to do? What was your immediate goal? What was the road before you came to the next turn?

**Mr. Neville:** I will try to answer that, but let me say my billings in terms of the fee level did not change depending on what stage it was in other than the suspension, which I simply mentioned that to try to square the numbers.

I think there were several phases. In the initial phase starting in 1989 as I think the record has already shown, we were attempting as were several others to sell the government on a proposition which would have in fact awarded a contract without a full-blown RFP and competition. It was either unsolicited proposal or a process called contract definition, so there was an initial phase focused on that to see if one could convince the government to go ahead with either you or in some combination with Air Canada for example without a full-blown competition.

That, as you know, did not win approval for the government, so we then entered a phase of trying to convince the government to get on with the RFP, and that was a fairly intensive and drawn out period frankly. And then there was the RFP period, that is the actual filing of proposals, and then there was the post-December '92 negotiations which culminated, in my view and in my case with what amounted to a complete agreement by August of '93 at which time I stopped billing and in effect withdrew from the camp.

**Senator Stewart:** I am looking at a memorandum dated July 12th of 1990 from Mr. Hession to various persons, Don Matthews, Jack Matthews, Peter Goring, Trevor Carnahoff. And in that memorandum, Mr. Hession reports that he met with Glen Shortliffe on July the 11th, 1990. What post would Mr. Shortliffe have had at that time?

[Traduction]

...les choses allaient beaucoup plus lentement que nous ne l'avions prévu mon client et moi-même. J'ai en fait cessé ma facturation pendant plusieurs mois.

Pouvez-vous expliquer ce que vous entendez par là?

**M. Neville:** Exactement ce que cela dit. Je n'ai pas envoyé de facture pour ma provision mensuelle pendant, je crois, six ou sept mois. Cela ne veut pas dire que pendant cette période je n'ai fourni aucun service à mon client. C'était simplement cela que je voulais préciser.

**Le sénateur Stewart:** Voulez-vous donc dire que bien que les choses aillent beaucoup plus lentement, vous avez eu à peu près autant d'activités pendant ces quelques mois? Je vais vous dire où je veux en venir.

Ce que je veux... et ce n'est pas vous critiquer ou critiquer votre facturation. Ce que j'essaie de trouver, c'est le rapport qu'il y a entre votre activité et votre facturation d'une part et les diverses phases qui ont donné lieu en définitive au contrat. D'accord? Que tentiez-vous donc de faire au cours de cette première période qui a commencé le 1<sup>er</sup> février 1990? Quel était votre objectif immédiat? Quel chemin comptiez-vous suivre jusqu'au tournant suivant?

**M. Neville:** Je vais essayer de répondre à cela, mais laissez-moi dire que mes factures, pour ce qui est de l'importance des honoraires, n'ont pas changé en fonction de l'étape où nous nous trouvons; je n'ai fait que les suspendre et je l'ai simplement indiqué pour essayer de faire concorder les chiffres.

Je pense qu'il y a eu plusieurs phases. Dans la phase initiale qui a commencé en 1989, comme l'ont montré les dossiers, nous tentions, comme plusieurs autres, de faire accepter au gouvernement une proposition qui aurait en fait permis d'attribuer le contrat sans qu'il y ait de demande de propositions proprement dite et de concurrence. Il s'agissait soit d'une proposition spontanée soit de ce que l'on appelle une définition du contrat. Il y a donc eu une phase initiale au cours de laquelle on a essayé de voir s'il était possible de convaincre le gouvernement de vous choisir, seul ou avec une autre société comme Air Canada, sans que la concurrence joue pleinement.

Comme vous le savez, cette solution n'a pas été approuvée par le gouvernement et nous avons alors entamé une phase au cours de laquelle nous avons tenté de convaincre le gouvernement d'aller de l'avant avec la demande de propositions et ce fut une période de travail assez intensif et prolongé, je dois l'avouer. Puis il y a eu la période de la demande de propositions, c'est-à-dire la présentation proprement dite des propositions et ensuite les négociations d'après décembre 1992 qui ont abouti, à mon avis et dans mon cas, à ce qui revient à un accord complet au mois d'août 1993, date à laquelle j'ai cessé d'envoyer mes factures et je me suis effectivement retiré du champ.

**Le sénateur Stewart:** J'ai sous les yeux une note du 12 juillet 1990 de M. Hession destinée à plusieurs personnes: Don Matthews, Jack Matthews, Peter Goring et Trevor Carnahoff. Dans cette note, M. Hession signale qu'il a rencontré Glen Shortliffe le 11 juillet 1990. Quel poste M. Shortliffe occupait-il à ce moment-là?



[Texte]

**Mr. Neville:** I believe at that point he was still the Deputy Minister of Transport.

**Senator Stewart:** And Mr. Hession goes on to communicate certain information, put following questions to him, and following each question I am showing a synopsis of his answer.

Question number four:

Is there an approved sourcing policy that ensures that no foreign company will directly or indirectly manage and control the terminals?

And the reply is:

This is an important public policy issue that the cabinet will have to decide. He volunteered that some ministers don't agree with our position.

So one of the things that would have to be done at that early stage was to limit the competition so as to exclude foreign companies?

**Mr. Neville:** Yes, that was an important issue for us in terms of competitive advantage, frankly. There were a number of foreign driven consortia at least looking at the possibility of competing, the principle one being BAA, the British consortium.

It was obviously in our interests to try and limit the competitors. But the second factor involved here and the one I think ultimately won out for us, we were putting enormous emphasis — and Mr. Hession spoke to this when he was here — on Pearson as a way to develop an indigenous Canadian airport development capacity which then could become a major export industry, if you will, in a world market estimated at the time to be about \$55 billion. Therefore, we were arguing strenuously for the government not to give away, if you will, this opportunity to build a capability to a non-Canadian controlled consortium.

**The Chairman:** What were the dates of the interest expressed by these non-Canadian companies such as British Airport Authority, et cetera?

**Mr. Neville:** I can't be specific, Mr. Chairman. It was going on through this period. Indeed, Mr. Doucet, who will appear before you later this morning I believe — it was fair to say I was involved at one point with that group. They eventually decided not to enter that competition. But they were around and expressing interest up to, if my memory serves me correctly, close to the issuance of the RFP, at which point they made a decision not to compete.

**The Chairman:** Can you remember the earliest time these expressions of interest began?

**Mr. Neville:** Certainly during 1991 in the lead up to the actual issuance of the RFP.

**Senator Stewart:** They were still in until the actual request for proposal?

[Translation]

**M. Neville:** Je crois qu'à ce moment-là il était encore sous-ministre des Transports.

**Le sénateur Stewart:** Et M. Hession poursuit en communiquant certains renseignements, en précisant les questions qu'il lui a posées et qui suivent. Après chaque question, je fais un résumé de sa réponse.

Question numéro quatre:

Existe-t-il une politique officielle qui garantit qu'aucune société étrangère ne pourra gérer et contrôler directement ou indirectement les aéroports?

Sa réponse est la suivante:

C'est une importante question de politique et c'est le Cabinet qui devra trancher. Il a bien voulu admettre que certains ministres ne sont pas d'accord avec notre position.

L'une des choses qu'il aurait donc fallu faire à ce stade précoce était de limiter la concurrence pour exclure les sociétés étrangères?

**M. Neville:** Oui, c'était une question importante pour nous, pour ce qui est d'avoir l'avantage concurrentiel, je dois l'avouer. Il y avait plusieurs consortiums étrangers essentiellement qui envisageaient de se présenter, le principal étant BAA, le consortium britannique.

Il en allait évidemment de notre intérêt d'essayer de limiter le nombre des concurrents. Mais le second facteur en cause ici, et c'est celui qui a fait qu'en définitive nous avons eu gain de cause, est que nous insistions beaucoup (et M. Hession en a parlé lorsqu'il est venu ici) sur le fait que Pearson représentait une possibilité de créer une entité purement canadienne à même de construire des aéroports et qui pourrait ensuite devenir une importante industrie d'exportation, si vous voulez, sur un marché mondial que l'on estimait à l'époque à environ 55 milliards de dollars. Nous nous efforçons donc de faire valoir auprès du gouvernement qu'il ne devait pas offrir, si vous voulez, cette possibilité de constituer une entité à un consortium étranger.

**Le président:** À quel moment ces sociétés étrangères, telles que la *British Airport Authority*, ont exprimé leur intérêt?

**M. Neville:** Je ne puis vous le dire précisément, monsieur le président. Cela se passait tout au long de cette période. En effet, M. Doucet, qui va comparaître je crois devant vous plus tard au cours de la matinée... il est juste de dire que j'ai eu affaire à un moment donné à ce groupe. Il a décidé pour finir de ne pas se présenter. Mais il était là à exprimer son intérêt jusqu'à, si j'ai bonne mémoire, la publication de la demande de propositions à peu près, et c'est à ce moment-là qu'il a décidé de ne pas se présenter.

**Le président:** Pouvez-vous nous dire à quel moment ce groupe a commencé à exprimer son intérêt?

**M. Neville:** Certainement au cours de l'année 1991 jusqu'à la publication effective de la demande de propositions?

**Le sénateur Stewart:** Il était donc toujours en lice jusqu'à la publication de la demande de propositions?

[Text]

**Mr. Neville:** They were in the discussion. They were around town. They put together some Canadian partners. They were expressing interest in competing.

**Senator Stewart:** Could we return to the memorandum?

**Mr. Neville:** Sure.

**Senator Stewart:** It says: "Bill Neville met with Warren Everson the day before yesterday." That would be July 10th of 1990?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Stewart:** "His report follows:" and this is in quotation marks:

I had a full debriefing yesterday (July 10) from Warren Everson re the situation post-last week's P and P meeting.

Refresh my memory?

**Mr. Neville:** Priorities and planning. It was kind of the inner cabinet model in vogue in the two previous governments.

**Senator Stewart:** It goes on:

Essentially, Lewis has promised the Prime Minister he will be before cabinet in September with specific recommendations on:

- 1) runway expansion;
- 2) short-term upgrades for Terminals 1 and 2 —

**Mr. Neville:** Should be current.

**Senator Stewart:** Yes.

— the current \$62 million Air Canada program plus some additions.

- 3) an "efficient" competition process to select a developer for full-scale redevelopment of 1 and 2.

On the latter point, Everson described Lewis as "quite nervous" about any attempt to, in fact, jump over some form of competition to a unilateral decision, even given Air Canada's role ("they are not, you know, any longer a 'chosen instrument' of the government") and the acknowledged advantages in terms of time and dollars of this course.

A couple of questions. Everson went on to list the problems, and I assume that Mr. Hession got that information from you because you were the one who had talked with Everson. You got information on what took place at a policy and planning committee meeting, cabinet committee meeting?

**Mr. Neville:** The reference is to the situation post. Last week's meeting. I was simply putting the information in the context that there would have known to have been the P and P meeting the previous week.

[Traduction]

**M. Neville:** Il participait aux discussions. Il était en ville. Il avait réuni plusieurs associés canadiens. Il disait vouloir se présenter.

**Le sénateur Stewart:** Pourrions-nous revenir à la note?

**M. Neville:** Certainement.

**Le sénateur Stewart:** On y dit: «Bill Neville a rencontré Warren Everson avant hier.» Cela voudrait dire le 10 juillet 1990?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** «Voici son compte rendu:» et je cite:

Warren Everson m'a parfaitement mis au courant hier (le 10 juillet) de la situation à la suite de la réunion de P et P de la semaine dernière.

Pouvez-vous me rafraîchir la mémoire?

**M. Neville:** Priorités et planification. C'était une sorte de cabinet restreint à la mode avec les deux précédents gouvernements.

**Le sénateur Stewart:** On y dit ensuite:

En gros, Lewis a promis au premier ministre qu'il se présenterait au Cabinet en septembre pour faire des recommandations précises sur:

- 1) le prolongement des pistes,
- 2) la rénovation provisoire des aéroports 1 et 2...

**M. Neville:** Qui devraient être imminentes.

**Le sénateur Stewart:** Oui.

[...] le programme actuel d'Air Canada de 62 millions de dollars plus quelques ajouts.

- 3) un processus concurrentiel «efficace» pour choisir un promoteur pour le réaménagement complet des aéroports 1 et 2.

Sur cette dernière question, Everson signale que Lewis était «très nerveux» à l'égard de toute tentative visant en fait à contourner toute forme de concurrence pour prendre une décision unilatérale, même étant donné le rôle que jouait Air Canada («ce n'est plus, vous le savez, la «compagnie privilégiée» du gouvernement») et les avantages reconnus de cette solution sur le plan des délais et des coûts.

J'ai quelques questions. Everson énumère ensuite les problèmes, et j'imagine que M. Hession a obtenu ces renseignements auprès de vous car vous étiez celui qui avait parlé à Everson. Vous avez donc eu des renseignements sur ce qui s'était passé à une réunion du comité des priorités et de la planification, une réunion d'un comité du Cabinet?

**M. Neville:** Il est question de la situation «après la réunion de la semaine dernière». Je donnais simplement les renseignements sachant qu'on était au courant de la réunion de P et P de la semaine précédente.

[Texte]

**Senator Stewart:** The information you got after the meeting — the situation after the meeting which you attempt to describe here would not have been the same as if the meeting had not taken place?

**Mr. Neville:** I can't answer that, senator. It is a long time ago. But my recollection — as I say, this is a long time ago — is that P and P meeting there wasn't much of a substantive discussion. It was a brief item simply that Mr. Lewis said he was going to do these things in the future. But that is a vague recollection. What I am saying is that this was not a report on what Mr. Lewis told ministers of P and P or any cabinet discussion. It was Mr. Everson's assessment of the situation, and I simply was locating it in time as an assessment following a P and P meeting that was known to have occurred. There was no secrecy as to when P and P met.

**Senator Stewart:** I see. Reference is made here to Air Canada. Were you working for Air Canada at that time?

**Mr. Neville:** Let me just check. I don't believe at that time. I went back and looked at my files. Let me just see here. I did work for Air Canada on another subject. My relationship with Air Canada began in September '91.

**Senator Stewart:** This is '90.

**Mr. Neville:** No, I did not.

**Senator Stewart:** Starting some time in '91 you were working for Air Canada. They paid you — what was it?

**Mr. Neville:** They have testified in another place I believe that they paid me \$10,000 a month.

**Senator Stewart:** Let me read what Mr. Morrison testified in the Committee of Transport in the House of Commons. It is 8:8, 31-05-94,

Mr. Morrison: Sorry. Our arrangement with Mr. Neville was in general advice and it was for \$120,000 a year. That has been in place for some four years for general advice, monitoring and guidance.

So you did not find that there was any conflict between —

**Mr. Neville:** As I say —

**Senator Stewart:** Let me finish — between being retained by Air Canada on the one hand and being retained by Paxport on the other hand?

**Mr. Neville:** For the record, my relationship with Air Canada began in September '91 and terminated in August '94.

**Senator Stewart:** At the same time that your relationship with Paxport terminated?

**Mr. Neville:** That terminated a year earlier. This is '94, last summer.

[Translation]

**Le sénateur Stewart:** Les renseignements que vous avez obtenus après la réunion — la situation après la réunion que vous tentez de décrire ici n'aurait pas été la même si la réunion n'avait pas eu lieu?

**M. Neville:** Je ne puis répondre à cela, sénateur. C'était il y a longtemps. Mais autant que je me souvienn (et je dis bien c'était il y a longtemps) à la réunion de P et P, il n'y a pas eu de discussions importantes. C'était une intervention brève au cours de laquelle M. Lewis a simplement dit qu'il allait faire ces choses à l'avenir. Mais c'est un souvenir vague. Ce que je veux dire, c'est qu'il n'y a pas eu un compte rendu de ce que M. Lewis a dit aux ministres présents à la réunion de P et P ou au cours de toute discussion du Cabinet. C'était l'évaluation de la situation par M. Everson et je la situais simplement dans le temps comme une évaluation qui avait suivi la réunion de P et P qui avait eu lieu, comme on le savait. Aucun secret n'entourait la date de la réunion de P et P.

**Le sénateur Stewart:** Je vois. Vous mentionnez ici Air Canada. Travailliez-vous pour Air Canada à l'époque?

**M. Neville:** Permettez-moi de vérifier. À ce moment-là, je ne crois pas. J'ai consulté mes dossiers. Voyons un peu. J'ai effectivement travaillé pour Air Canada pour un autre sujet. Mes relations avec Air Canada ont commencé en septembre 1991.

**Le sénateur Stewart:** Vous voulez dire 1990.

**M. Neville:** Non.

**Le sénateur Stewart:** À partir d'un certain moment, en 1991, vous avez travaillé pour Air Canada. La compagnie vous versait... combien?

**M. Neville:** Je crois qu'on a déclaré ailleurs qu'on me versait 10 000 \$ par mois.

**Le sénateur Stewart:** Permettez-moi de vous lire ce que M. Morrison a dit lors de son témoignage devant le Comité des transports de la Chambre des communes. Il s'agit de la page 8:8, du 31-05-94.

M. Morrison: Pardon. Nous retenions les services de M. Neville à titre de conseiller général pour une somme de 120 000 \$ par année. Le contrat était en vigueur depuis quelque quatre années, et les sommes étaient versées pour des services d'ordre général, pour certaines activités de contrôle et ses bons conseils.

Vous n'avez donc pas jugé qu'il y avait conflit entre...

**M. Neville:** Comme je l'ai dit...

**Le sénateur Stewart:** Permettez-moi de terminer... entre le fait d'être retenu par Air Canada d'une part et par Paxport d'autre part?

**M. Neville:** Je tiens à préciser que mes relations avec Air Canada ont commencé en septembre 1991 et ont pris fin en août 1994.

**Le sénateur Stewart:** Au même moment où prenaient fin vos relations avec Paxport?

**M. Neville:** Ces relations-là avaient pris fin une année plus tôt. Nous parlons ici de 1994, c'est-à-dire de l'été dernier.



[Text]

**Senator Stewart:** Quite right.

**Mr. Neville:** My relationship with Air Canada was focused entirely on what was known as the airline structuring issue. That is a very heated debate that was going on at that point about the future shape of the Canadian airline industry, and particularly issues involving the sale of equity and Canadian airlines to American airlines, possible merger between the two airlines, et cetera. That was totally the focus of that relationship.

When Air Canada approached me in the summer of '91 about a relationship with them I told them up front, it was a matter of public record anyway, that I was engaged by Paxport on the Pearson matter and therefore that was specifically excluded from my relationship with them.

**Senator Stewart:** Staying again with the memorandum, July 12th, 1990, on page 3 of the memorandum under number four, there is mention to something you referred to earlier, heavy pressure from other potential bidders and you go on in the next paragraph,

Between now and September, Lewis is supposed to negotiate —

Almost sounds as if he was acting on behalf of someone.

— to negotiate the key points with other interested ministers, principally Mazankowski, Wilson, de Cotret and the PMO.

For what minister do the letters PMO stand?

**Mr. Neville:** That is the Prime Minister's office, and in this case it was a reference to checking, as I understood it at the time, the result of discussions with those other principle ministers with the PCO prime PMO before this matter came back to cabinet.

**Senator Stewart:** It couldn't mean the Prime Minister himself? PMO is not used here to mention the Prime Minister?

**Mr. Neville:** It is the office surrounding the Prime Minister.

**Senator Stewart:** To mention the Prime Minister himself would not be proper. You refer not to God but the deity. That is not what is being done here. You must not mention God? The reason I say this it says "other interested ministers" and the PMO is other interested ministers, so I am driven to the conclusion that it may be God.

**Mr. Neville:** Perhaps a second dash dash should be after de Cotret and PMO.

**Senator Stewart:** Note that amendment please. Farther down it says:

Back on the central issue, it is clear at this point that Lewis of his own accord is not prepared to move unilaterally to award development to Paxport/Air Canada. He will have to be pushed/ordered — which, I guess, begs the question

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Vous avez raison.

**M. Neville:** Mes relations avec Air Canada portaient entièrement sur ce que l'on a appelé la restructuration de la compagnie aérienne. La discussion portant sur l'aspect futur du secteur des compagnies aériennes qui avait alors était très animée, et elle portait notamment sur la vente de capitaux propres et de compagnies aériennes canadiennes à des compagnies aériennes américaines, d'une éventuelle fusion entre deux compagnies aériennes, et cetera. Notre association portait uniquement là-dessus.

Lorsque Air Canada a pris contact avec moi au cours de l'été 1991 en vue d'éventuelles relations, j'ai dit d'emblée, c'était de toute façon de notoriété publique, que j'étais engagé par Paxport pour l'affaire Pearson et que cette question-là était précisément exclue de toutes relations que je pourrais avoir avec la compagnie.

**Le sénateur Stewart:** Revenons encore au mémoire du 12 juillet 1990. À la page 3, au numéro quatre, vous parlez de quelque chose que vous avez mentionné plus tôt, de pressions importantes de la part d'autres soumissionnaires éventuels et vous dites au paragraphe suivant:

D'ici septembre, Lewis doit négocier...

On a presque l'impression qu'il agissait au nom de quelqu'un.

[...] négocier les principaux points avec les autres ministres intéressés, notamment Mazankowski, Wilson, de Cotret et le CPM.

Quel ministre les lettres CPM représentent-elles?

**M. Neville:** Il s'agit du cabinet du premier ministre et en l'occurrence, on voulait parler de vérifier, à ce que j'avais compris à l'époque, les résultats des discussions avec les autres ministres importants du BCP dont l'élément important est le CPM avant que la question soit à nouveau traitée par le Cabinet.

**Le sénateur Stewart:** Ça ne pourrait pas être le premier ministre lui-même? Vous n'employez pas CPM à la place de premier ministre?

**M. Neville:** Il s'agit du cabinet qui entoure le premier ministre.

**Le sénateur Stewart:** Il serait inconvenant de citer le premier ministre lui-même. On ne parle pas de Dieu, mais de la divinité. Ce n'est pas ce qu'on fait ici. Vous ne devez pas mentionner Dieu? Si je dis cela c'est parce que l'on parle «des autres ministres intéressés» et que le CPM est un autre ministre intéressé, ce qui me pousse à conclure qu'il pourrait s'agir de Dieu.

**M. Neville:** Il faudrait peut-être ajouter un double tiret entre de Cotret et le CPM.

**Le sénateur Stewart:** Veuillez noter cette modification. Plus loin, on dit encore:

Pour en revenir à la question principale, il est évident à ce stade que Lewis de son propre accord n'est pas prêt à agir unilatéralement pour confier l'aménagement à Paxport/Air Canada. Il faudra qu'il soit pressé/qu'on lui en donne l'ordre

[Texte]

whether that is smart strategy, even if it is doable. I have my doubts.

As to how an "efficient" competitive process might work, Everson says they are still interested in the CDIC model of overall once-removed management with MOT itself providing the support and policy issues and the manager able to tap non-governmental sources for support in vetting financial and legal options.

So at this point you were concerned to assure that the foreign competitors were out, that unfortunately Mr. Lewis was not prepared to move unilaterally to award development to Paxport/Air Canada. If that was to be done, he would have to be pushed, shoved and there were doubts that this would be proper. But then the possibility would be an efficient, competitive process. Why is the word efficient used with a special meaning there?

**Mr. Neville:** I do not think it is in special meaning.

**Senator Stewart:** Why is it quoted?

**Mr. Neville:** I wanted to make sure that the recipient understood that it was Mr. Everson's word and not my own.

**Senator Stewart:** It wasn't underlined, it was quoted. Over on the next page:

We must, therefore, maintain the intensity of their efforts and, I believe, broaden their scope to include full cabinet and caucus.

What were you trying to achieve with full cabinet and caucus?

**Mr. Neville:** This is Mr. Hession speaking. My quote ended at the bottom of the previous page.

**Senator Stewart:** Would you disagree with what he is saying here?

**Mr. Neville:** No.

**Senator Stewart:** "We need to sharpen our arguments with more facts and deal with misconceptions."

**Mr. Neville:** I will not disagree with his advice. I probably discussed it with him before he wrote this.

**Senator Stewart:** You probably discussed this?

**Mr. Neville:** I probably discussed the content of this memo to Mr. Hession before he sent it. Certainly would have agreed with the advice contained in it.

**Senator Stewart:** You mentioned earlier various phases in this campaign, excluding competition, making sure that there was an efficient process and then reducing foreign ownership. You did not suspend billings after the proposal had been submitted, or perhaps we go back a step. You didn't submit — I think we are traversing this ground that you covered before. You didn't stop working when the request for proposals came out?

[Translation]

— ce qui, j'imagine, nous oblige à nous demander si c'est une stratégie intelligente, même si c'est faisable. J'ai des doutes.

Pour ce qui est du fonctionnement éventuel d'un processus concurrentiel «efficace», M. Everson dit qu'on est toujours intéressé par le modèle CDIC prévoyant une gestion globale au deuxième degré tandis que le MT lui-même s'occuperait des questions de soutien et de politique et que le gestionnaire pourrait aller chercher des sources non gouvernementales pour obtenir le soutien voulu pour vérifier les options financières et juridiques.

Donc à ce stade, vous tâchiez de faire en sorte que les concurrents étrangers soient écartés, et malheureusement M. Lewis n'était pas prêt à décider unilatéralement d'accorder le contrat d'aménagement à Paxport/Air Canada. Si cela devait se faire, il faudrait qu'il subisse des pressions, qu'il soit bousculé et vous doutiez que cela soit convenable. Mais alors vous auriez comme possibilité un processus concurrentiel efficace. Pourquoi utilise-t-on le terme «efficace» dans un sens particulier?

**M. Neville:** Je ne pense pas qu'il ait un sens particulier.

**Le sénateur Stewart:** Pourquoi est-il entre guillemets?

**M. Neville:** Je voulais m'assurer que le destinataire comprenne bien que le terme avait été employé par M. Everson et non pas moi.

**Le sénateur Stewart:** Il n'était pas souligné, il était entre guillemets. À la page suivante, on dit ce qui suit:

Nous devons donc maintenir l'intensité des efforts et élargir, je crois, leur objet pour inclure l'ensemble du Cabinet et du caucus.

Que tentiez-vous de faire avec l'ensemble du Cabinet et du caucus?

**M. Neville:** C'est M. Hession qui le dit. Ma citation se termine à la fin de la page précédente.

**Le sénateur Stewart:** Seriez-vous en désaccord avec ce qu'il dit ici?

**M. Neville:** Non.

**Le sénateur Stewart:** «Nous devons affiner nos arguments en ajoutant des faits et en nous occupant des idées fausses.»

**M. Neville:** Je n'ai pas d'objection à ce conseil. J'en ai sans doute discuté avec lui avant qu'il ne l'écrive.

**Le sénateur Stewart:** Vous en avez sans doute discuté?

**M. Neville:** J'ai sans doute discuté de la teneur de cette note avec M. Hession avant qu'il ne l'envoie. J'ai certainement donné mon accord pour le conseil qui y figure.

**Le sénateur Stewart:** Vous avez parlé plus tôt des diverses phases de la campagne, de l'exclusion de la concurrence, de vous assurer d'un processus efficace puis d'une réduction de la propriété étrangère. Vous n'avez pas arrêté votre facturation après le dépôt de la proposition, ou peut-être pouvons-nous reculer d'un pas. Vous n'avez pas présenté... je crois que nous revenons sur cette période dont vous avez parlé auparavant. Vous n'avez pas

[Text]

**Mr. Neville:** No. It was in the months prior to that. There was a considerable gap in time between Mr. Lewis's rejection of any kind of non-competitive solution, if you will, and the actual issuance of the RFP. And it was during that time frame, as I recall, that I suspended billings, but I continued with perhaps a little less intensity to contribute to the client's file.

**Senator Stewart:** After the request for proposals had been made, what was there for you to do?

**Mr. Neville:** After the request for proposals were made?

**Senator Stewart:** The government had defined what it wanted and the process was fair to everyone at that point. You were not an engineer. You couldn't help design the proposal. What would you be doing?

**Mr. Neville:** First of all, the rules are quite clear that those actually involved in making the decision are off-limits, but there is no rule under prohibition that I am aware of that prevents one during that period from briefing other interested parties on the major elements of your proposal. Mr. Hession — most of which was done by Mr. Hession — had a fairly active program of briefing MP's of all parties I might emphasize.

**Senator Stewart:** Minister's, chief's of staff?

**Mr. Neville:** Most of that had been done by that phase. I think there was a lot of work done with Mr. Pascoe in terms of municipalities, businessmen, et cetera in Toronto, I contributed to the development of materials for use in that kind of a program, i.e., what are the best kind of ways to present our case and the essence of our proposal?

But in terms of lobbying intensity, I agree, once the proposals were in and the evaluation process was underway, one couldn't talk to decision-makers and one didn't try.

**Senator Stewart:** Did you think that the process — to use that famous word efficient — do you think that you achieved an efficient process?

**Senator Jessiman:** Efficient and competitive.

**Senator Stewart:** It says efficient, competitive process. Did you achieve an efficient, competitive process with the limited number of racers who were eligible to go on the track, for practical reasons were eligible. Foreigners out. We were told by Price Waterhouse yesterday that the number of racers, the number of competitors was very small. The officials would have known the various qualifications, financial and otherwise, of the competitors. Were you able to influence the evaluation process in such a way as to assure that your racer, your client, was not excluded by reason of financial incompetence?

**Mr. Neville:** No, that was not an element. First, let me answer your question. Did we achieve an efficient process? Yes I think the answer is. The only aspect of that process around which there

[Traduction]

arrêté de travailler lorsque la demande de propositions a été officielle?

**Mr. Neville:** Non. C'était dans les mois qui précédaient cela. Beaucoup de temps s'est écoulé entre le moment où M. Lewis a rejeté toute solution non concurrentielle, si vous voulez, et le moment de la publication de la demande de propositions. Et c'est pendant cette période, si j'ai bonne mémoire, que j'ai interrompu ma facturation, mais j'ai continué sans doute avec une intensité moins grande à participer au dossier du client.

**Le sénateur Stewart:** Une fois la demande de propositions publiée, que vous restait-il à faire?

**Mr. Neville:** Après la publication de la demande de propositions?

**Le sénateur Stewart:** Le gouvernement avait précisé ce qu'il voulait et le processus était juste pour tout le monde à ce stade-là. Vous n'êtes pas ingénieur. Vous ne pouviez pas participer à l'élaboration de la proposition. Que faisiez-vous?

**Mr. Neville:** Tout d'abord, les règles sont très claires: il est interdit de s'adresser à ceux qui prennent part à la décision, mais aucune règle n'interdit, que je sache, d'informer pendant cette période les autres parties intéressées sur les principaux éléments de votre proposition. M. Hession (et c'est M. Hession qui s'en est surtout occupé) avait un programme assez actif d'information des députés de tous les partis, je tiens à le préciser.

**Le sénateur Stewart:** Les ministres, les directeurs de cabinet?

**Mr. Neville:** À ce stade, ils avaient déjà été informés pour la plupart. Je crois qu'il y a eu énormément de travail fait par M. Pascoe au niveau des municipalités, des entreprises, et cetera de Toronto. J'ai participé à l'élaboration de documents à utiliser dans le cadre de ce programme, sur la meilleure façon de présenter notre cas et l'essence de notre proposition, par exemple.

Pour ce qui est de l'intensité des activités de lobbying, je vous l'accorde, une fois les propositions présentées et le processus d'évaluation entamé, il était impossible de s'adresser aux décideurs et on ne le tentait même pas.

**Le sénateur Stewart:** Aviez-vous l'impression que le processus... pour reprendre le fameux qualificatif «efficace», pensez-vous que vous aviez obtenu un processus efficace?

**Le sénateur Jessiman:** Efficace et concurrentiel.

**Le sénateur Stewart:** On parle en effet de processus efficace et concurrentiel. Aviez-vous obtenu un processus efficace et concurrentiel avec le nombre limité de concurrents qui pouvait se mettre en lice, qui y avaient droit pour des raisons pratiques. Les étrangers étant hors de course. Price Waterhouse nous a dit hier que le nombre des coureurs, le nombre des concurrents était très petit. Les fonctionnaires devaient sans aucun doute connaître les diverses qualifications, financières et autres, des concurrents. Aviez-vous pu influencer sur le processus d'évaluation de façon à vous assurer que votre coureur, votre client, ne soit pas exclu pour des raisons d'incapacité financière?

**Mr. Neville:** Non cela n'était pas un élément décisif. Tout d'abord, permettez-moi de répondre à votre question. Avons-nous obtenu un processus efficace? Je crois que la réponse est oui. Le



[Texte]

was any discussion was the length of the response period. Matter has been discussed before this committee before, and I think it is known my client, having done the most prepatory work for obvious competitive reasons, favoured the shortest possible period. So we wanted no more than 90 days.

In the end, other interested parties succeeded in convincing the government to lengthen it. But that was the only specific of the evaluation process that I recall having any lobbying activity around, if you will.

**Senator Stewart:** You were convinced, and I guess the outcome as of December 7th confirmed your conviction that given the nature of the evaluation process, Paxport had a real chance of winning?

**Mr. Neville:** It had nothing to do with the nature of the evaluation process. It was the same for everyone. I was confident they would win because I was impressed by the quality of the application presentation.

**Senator Stewart:** It was known that Claridge had lots of money.

**Mr. Neville:** If the government was going to decide on the sole issue of whose pockets were deepest, we would be at a disadvantage.

**Senator Stewart:** I go back to an analogy I used yesterday, if the question is who can design the most elegant ship, the one that can promise the most jobs in Toronto, and put aside for the moment at least the question of financing, then surely that produces what from one viewpoint what might be regarded as an efficient evaluation process?

On the other hand, if you have to produce a ship that will be seaworthy financially, the evaluation process would be designed otherwise.

**Mr. Neville:** First of all, there were other evaluation criteria formally and informally including the return to the Crown issue which was important.

**Senator Stewart:** But if the ship sinks —

**Mr. Neville:** I do not claim to be here as a financial witness, but given Paxport winning the contract, it was never — and I do have financial services clients, so I talk to people regularly who know these things, there was never any doubt in my mind that given the contract this thing was financeable by Paxport.

**Senator Stewart:** So get the contract first then financing?

**Mr. Neville:** Paxport was a consortia of companies who were not without resources, but even beyond that, given the contract, obviously a banker or a financier would look at this as something that was financeable.

[Translation]

seul aspect du processus qui a suscité des discussions a été la longueur du temps de réponse. La question a déjà été abordée devant le comité et je crois que l'on sait que mon client, ayant fait le plus gros travail de préparation pour des raisons de concurrence bien évidemment, était favorable à la période la plus courte possible. Nous souhaitions donc que ce délai ne dépasse pas 90 jours.

En définitive, d'autres parties intéressées ont réussi à convaincre le gouvernement de prolonger ce délai. Mais c'est le seul élément du processus d'évaluation, que je me souviens, qui ait fait l'objet d'activités de lobbyisme, si vous voulez.

**Le sénateur Stewart:** Vous étiez convaincu, et j'imagine que le résultat du 7 décembre a confirmé votre conviction, qu'étant donné la nature du processus d'évaluation, Paxport avait réellement des chances de l'emporter?

**M. Neville:** Cela n'avait rien à voir avec la nature du processus d'évaluation. Il était le même pour tout le monde. J'étais sûr que Paxport allait l'emporter parce que j'avais été impressionné par la qualité de la présentation de la demande.

**Le sénateur Stewart:** On savait que Claridge avait beaucoup d'argent.

**M. Neville:** Si le gouvernement devait décider en essayant uniquement de savoir qui avait les poches les mieux remplies, nous aurions été désavantagés.

**Le sénateur Stewart:** Je reprends une analogie que j'ai faite hier. S'il s'agit de savoir qui peut concevoir le bateau le plus élégant, celui qui permettra de créer le plus grand nombre d'emplois à Toronto, en laissant de côté pour un instant du moins la question du financement, alors nous avons certainement, selon un certain point de vue, ce que l'on pourrait considérer comme un processus d'évaluation efficace?

Par ailleurs, si vous devez produire un navire qui tienne l'eau financièrement, le processus d'évaluation aurait été conçu autrement.

**M. Neville:** Tout d'abord, il y avait d'autres critères d'évaluation officiels et officieux, y compris la question des recettes pour l'État qui était importante.

**Le sénateur Stewart:** Mais si le bateau coule...

**M. Neville:** Je ne prétends pas être ici à titre de témoin interrogé pour des questions financières, mais étant donné que Paxport a obtenu le contrat, il n'y a jamais... et j'ai des clients dans les services financiers, je parle donc de façon régulière à des gens qui connaissent ces choses, il n'y a jamais eu de doute dans mon esprit qu'étant donné les conditions du contrat, Paxport pouvait fort bien financer l'affaire.

**Le sénateur Stewart:** Il s'agissait donc d'obtenir le contrat d'abord puis de s'occuper du financement?

**M. Neville:** Paxport représentait un consortium constitué de sociétés qui n'étaient pas sans ressources, mais indépendamment de cela, étant donné le contrat, il est clair qu'un banquier ou un financier aurait jugé l'affaire «finançable».

[Text]

**Senator Stewart:** Nevertheless even before Christmas of that very year, it had been appreciated that your ship, if I may confer title or rights upon you, it needed a big financial patch?

**Mr. Neville:** That is your assumption, senator.

**Senator Stewart:** Is that not the facts?

**Senator Jessiman:** That is not correct.

**Mr. Neville:** I was out of the loop at the time senator, but it occurs to me — and I don't know that this is a fact but since we are all speculating at this point — that there could have been more factors than simply the financeability issue that encouraged the merger. As people keep saying, Claridge was already there in T3. The issue of competitive terminals versus overall coordinated management had been on the table throughout the piece. That may be in the driver. I ceased to be involved in this file in August, but I have not seen clear evidence that tells me that it was financeability, end of discussion.

**Senator Stewart:** When did you hear either a reasonably reliable story, report, rumour that a merger would be desirable?

**Mr. Neville:** I think perhaps Mr. Hession briefed me on some signals he was getting from the government in December of '92.

**Senator Stewart:** From the government?

**Mr. Neville:** He has testified before this committee that he got a call from a senior public official.

**Senator Stewart:** Yet we are told that the government knew who the runners were, the players even months before which means they would have known the qualifications and now the government suddenly discovers that Paxport needs money?

**Mr. Neville:** I am simply repeating to you what the evidence is before the committee.

**Senator Stewart:** Let me shift to something else. I am boring the chairman inordinately. Did you continue to bill Paxport until the end of August, 1993? Did you serve on the transition team for the government which replaced Mr. Mulroney's government in 1993?

**Mr. Neville:** I did. On a voluntary basis I assisted Ms Campbell with transition in June of '93.

**Senator Stewart:** All right. We read *Globe and Mail*, it is June 18th of 1993 led by veteran Ottawa insider and lobbyist William Neville who — you want to take umbrage at this chairman — who handled the job for both Joe Clark and Brian Mulroney in their ascensions to power in 1979 and 1984. Ms Campbell's transition team —

**Mr. Neville:** If you wish to know which is the truth, ask which one of us is in the Senate.

[Traduction]

**Le sénateur Stewart:** Cependant, avant Noël même, cette année-là, on avait estimé que votre bateau, si je puis me permettre de vous conférer un titre ou des droits, avait besoin d'un gros rafistolage financier?

**M. Neville:** C'est ce que vous supposez, sénateur.

**Le sénateur Stewart:** Ce ne sont pas les faits?

**Le sénateur Jessiman:** Ce n'est pas exact.

**M. Neville:** J'étais en dehors de la course à l'époque, sénateur, mais il me semble (et je ne sais pas si c'est un fait, mais étant donné qu'en ce moment nous faisons tous des suppositions) qu'il aurait pu y avoir davantage de facteurs que la simple question de la possibilité de financement qui ait poussé à la fusion. Comme on ne cesse de le répéter, Claridge était déjà présent pour l'aérogare 3. La question des aérogares concurrentiels opposée à une gestion globale coordonnée s'était posée tout au long de l'affaire. C'est peut-être ce qui est important. J'ai cessé de participer à ce dossier en août, mais je n'ai pas vu de preuves concrètes qui me permettent de dire que c'était la question de la possibilité de financement. Fin de la discussion.

**Le sénateur Stewart:** Quand avez-vous entendu dire qu'une fusion était souhaitable, que ce soit sous forme d'histoire, de compte rendu ou de rumeur suffisamment fiable?

**M. Neville:** Il est possible que M. Hession m'ait informé de certains signes que lui transmettait le gouvernement en décembre 1992.

**Le sénateur Stewart:** Le gouvernement?

**M. Neville:** Il a dit dans son témoignage devant le comité qu'il avait reçu un appel téléphonique d'un haut fonctionnaire.

**Le sénateur Stewart:** Et pourtant on nous dit que le gouvernement savait qui étaient les concurrents, les joueurs des mois à l'avance, ce qui veut dire qu'il connaissait leurs qualifications et tout à coup le gouvernement découvre que Paxport a besoin d'argent?

**M. Neville:** Je vous répète simplement ce qu'ont dit les témoins.

**Le sénateur Stewart:** Permettez-moi de passer à autre chose. J'ennuie prodigieusement le président. Avez-vous continué à envoyer vos factures à Paxport jusqu'à la fin du mois d'août 1993? Avez-vous été membre de l'équipe de transition pour le gouvernement qui a remplacé celui de M. Mulroney en 1993?

**M. Neville:** Oui. J'ai aidé à titre bénévole Mme Campbell pour la transition en juin 1993.

**Le sénateur Stewart:** Très bien. Nous lisons dans le *Globe and Mail* du 18 juin 1993: l'équipe est menée par l'initié de longue date et le lobbyiste d'Ottawa William Neville qui... vous voulez prendre ombrage de cela, monsieur le président... qui avait déjà cet emploi pour l'accession au pouvoir de Joe Clark et Brian Mulroney en 1979 et en 1984 respectivement. L'équipe de transition de Mme Campbell...

**M. Neville:** Si vous voulez savoir où est la vérité, demandez-vous simplement qui de nous deux est au Sénat.

[Texte]

**The Chairman:** Senator Stewart, on a previous testimony, we had one of your colleagues ask a witness to comment on a newspaper report. Is that what your intention is?

**Senator Stewart:** No, I will ask the question. Were you on Ms Campbell's transition team?

**Mr. Neville:** Yes, I was her senior transition advisor.

**Senator Stewart:** What was involved? I could ask the chairman because he has done this. Was this setting up her cabinet?

**Mr. Neville:** In general terms, the agenda involved the actual transition arrangements between the changing of the guard, if you will, the restructuring and reorganization of the cabinet and the government that accompanied this particular transition. The appointment of ministers, the staffing of our office and a kind of immediate agenda of activity for Ms Campbell. Those were the major items.

**Senator Stewart:** Would there have been any discussion as to who would be appropriate to be clerk of the Privy Council?

**Mr. Neville:** I do not recall that. The incumbent clerk was Mr. Shortliffe and carried on. I don't recall any serious discussion —

**Senator Stewart:** He was not unsatisfactory, let's put it that way?

**Mr. Neville:** He had been appointed by Mr. Mulroney and he was an experienced public servant. There was discussion about her office since most of Mr. Mulroney's people were leaving.

**Senator Stewart:** Did you discuss the disposition of deputy ministers, any deputy ministers who had proven unsatisfactory and who should be supplanted?

**Mr. Neville:** As part of the transition process flowing essentially out of the reorganization of the ministries that was involved there, there was also a reorganization of deputy ministers and that happened during this period.

**Senator Stewart:** Could you give us any specifics let's say with regard to Transport?

**Mr. Neville:** It was during this reorganization that Mrs. Labelle was moved to CIDA as I recall. Jocelyne Bourgon was appointed the Deputy Minister of Transport.

**Senator Stewart:** Thank you, chairman.

**Senator Tkachuk:** Good morning witness.

**Mr. Neville:** Good morning.

**Senator Tkachuk:** I have a few questions. You mentioned early on in your testimony, Mr. Neville, that you took on the contract with Paxport in February 1990?

**Mr. Neville:** '89 I think.

**Senator Tkachuk:** February 1990.

[Translation]

**Le président:** Sénateur Stewart, au cours d'un témoignage précédent, l'un de nos collègues a demandé à un témoin de donner son avis sur un article de journal. Est-ce votre intention maintenant?

**Le sénateur Stewart:** Non, je vais poser ma question. Faisiez-vous partie de l'équipe de transition de Mme Campbell?

**M. Neville:** Oui, j'étais son conseiller principal pour la transition.

**Le sénateur Stewart:** En quoi ce travail consistait-il? Je pourrais poser la question au président puisqu'il l'a fait. S'agissait-il de constituer son Cabinet?

**M. Neville:** De façon générale, l'ordre du jour portait sur les arrangements proprement dits de transition dans l'intervalle de la relève de la garde, si vous voulez, la restructuration et la réorganisation du Cabinet et du gouvernement qui devaient se faire parallèlement à cette transition. La nomination des ministres, du personnel de notre bureau et une sorte de calendrier immédiat d'activités pour Mme Campbell. Voilà quels en étaient les principaux éléments.

**Le sénateur Stewart:** Y aurait-il eu des discussions pour savoir qui serait un greffier tout indiqué pour le Conseil privé?

**M. Neville:** Je ne m'en souviens pas. Le greffier titulaire était M. Shortliffe et il a conservé son poste. Je ne me souviens pas de discussions sérieuses...

**Le sénateur Stewart:** Disons qu'il faisait à peu près l'affaire.

**M. Neville:** Il avait été nommé par M. Mulroney et c'était un fonctionnaire expérimenté. On a discuté du personnel du bureau de Mme Campbell étant donné que la plupart de ceux qui faisaient partie de l'équipe Mulroney s'en allaient.

**Le sénateur Stewart:** Avez-vous parlé de vous débarrasser de sous-ministres? Y avait-il un sous-ministre qui ne faisait pas l'affaire et qui aurait dû être évincé?

**M. Neville:** Dans le cadre du processus de transition découlant en gros de la réorganisation des ministères qui avait cours à ce moment-là, il y avait également une réorganisation au niveau des sous-ministres et cela s'est fait au cours de cette période.

**Le sénateur Stewart:** Pouvez-vous nous donner des détails en ce qui concerne les Transports par exemple?

**M. Neville:** Si j'ai bonne mémoire, c'est au cours de cette réorganisation que Mme Labelle a été transférée à l'ACDI et que Jocelyne Bourgon a été nommée sous-ministre des Transports.

**Le sénateur Stewart:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Tkachuk:** Bonjour, monsieur.

**M. Neville:** Bonjour.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai quelques questions à vous poser. Vous avez dit plus tôt au cours de votre témoignage, monsieur Neville, que vous avez accepté le contrat avec Paxport en février 1990?

**M. Neville:** En 1989, je crois.

**Le sénateur Tkachuk:** En février 1990.



[Text]

**Mr. Neville:** I am sorry January 23, 1990. I apologize.

**Senator Tkachuk:** This contract was taken up because of the T1, T2 — the Pearson airport problem and the potential for business at T1, T2?

**Mr. Neville:** Yes. I had been involved with part of this consortium, the Matthews Group, in an unsuccessful bid for Terminal 3 private development, and they had retained an interest in airport work. There was evidence around that the government for reasons that have been discussed at this committee would look to private redevelopment to meet the needs of Terminals 1 and 2. It was on that basis that I became reinvolved if you will with a slightly different consortium.

**Senator Tkachuk:** We have heard testimony about when it was sort of public that things like this were going to happen and that the minister later on that year made an announcement of the potential leasing contract for T1, T2. Was it fairly public knowledge around town? You mentioned British Airways. Were there other interested parties as well?

**Mr. Neville:** Huang and Danczkay had made an unsolicited proposal. Air Canada had made a number of different approaches to the government. It was clear to every one that there were development needs at Terminal 1 for almost safety reasons and at Terminal 2 in terms of ensuring that capacity was adequate to meet growth projections. It was quite clear the government at the fiscal condition of the moment didn't have the \$700 million, so it was fairly easy to come to the conclusion — having done T3, having done LAA's in four cities — that the government had already crossed the river as it were in terms of private development and private operation concepts. Therefore, it seemed fairly clear without a great deal of digging or intelligence that the government was going to, at some point, come to the notion of private redevelopment of these terminals.

**Senator Tkachuk:** This was a full two years — I am repeating this point because it seems that I have to make it over and over again so bear with me, Mr. Neville. One of the companies that was part of the consortium of Paxport AGRA Industries?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Where are they from?

**Mr. Neville:** I think their head office is in Western Canada.

**Senator Tkachuk:** Yeah, they are. At that time it was in Saskatoon, and now I will repeat for the third time in Calgary. So this possibility of this deal now is known all the way from Saskatoon to London. Certainly not a secret amongst people who want to play in this league?

**Mr. Neville:** Not at all. And it was not a large community as has already been said. There are not 50 consortia capable of

[Traduction]

**M. Neville:** Je vous demande pardon, le 23 janvier 1990. Je vous prie de m'excuser.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce contrat est dû aux aéroports 1 et 2 ... au problème de l'aéroport Pearson et de la possibilité de travailler aux aéroports 1 et 2?

**M. Neville:** Oui. J'avais participé en partie à la proposition du consortium, le groupe Matthews, qui avait essayé sans succès d'obtenir l'aménagement privé de l'aéroport 3 et ce groupe continuait à s'intéresser aux travaux dans les aéroports. Il était évident que le gouvernement pour des raisons qui ont été discutées ici envisagerait le réaménagement à titre privé pour répondre aux besoins des aéroports 1 et 2. C'est pour cela que je me suis réengagé, si vous voulez, avec un consortium légèrement différent.

**Le sénateur Tkachuk:** Au cours des témoignages, on nous a dit à quel moment il est devenu de notoriété publique en quelque sorte que ce genre de chose allait se produire et que le ministre, ultérieurement au cours de l'année, a annoncé la possibilité d'un contrat de location pour les aéroports 1 et 2. Était-ce suffisamment de notoriété publique en ville? Vous avez parlé de British Airways. D'autres parties étaient-elles également intéressées?

**M. Neville:** Huang et Danczkay avaient fait une proposition spontanée. Air Canada avait fait plusieurs démarches auprès du gouvernement. Il était clair pour tout le monde que l'aéroport 1 devait être réaménagé pour des raisons de sécurité pratiquement et que l'aéroport 2 devait l'être également pour avoir la capacité correspondant à la croissance prévue. Il était très clair qu'étant donné la situation financière du gouvernement à l'époque, il ne disposait pas des 700 millions de dollars nécessaires et il était assez facile de conclure qu'avec l'aéroport 3, avec l'instauration d'une administration aéroportuaire locale dans quatre villes, le gouvernement avait déjà franchi le pas pour ainsi dire pour ce qui est des idées d'aménagement privé et d'exploitation privée. En conséquence, il était assez évident, sans avoir besoin d'une grande intelligence ou d'une grande réflexion, que le gouvernement allait à un certain moment accepter l'idée du réaménagement privé de ces aéroports.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela fait deux bonnes années... je répète cela parce qu'il semble que je doive le redire incessamment et je vous prie de m'en excuser, monsieur Neville. L'une des sociétés qui faisait partie du consortium de Paxport était AGRA Industries?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** D'où vient-elle?

**M. Neville:** Je crois que son siège social se trouve dans l'Ouest du Canada.

**Le sénateur Tkachuk:** En effet. Il se trouvait alors à Saskatoon et il est maintenant, je le répète pour la troisième fois, à Calgary. La possibilité d'une telle affaire est donc connue de Saskatoon à Londres. Ce n'est certainement pas un secret parmi ceux qui veulent prendre part à la course?

**M. Neville:** Pas du tout. Et leur nombre n'est pas important, comme on l'a déjà dit. Il n'y a pas 50 consortiums capables de

[Texte]

doing large scale airport redevelopment, certainly not in Canada and probably not internationally.

**Senator Tkachuk:** So the object really of Paxport was to get a head of steam going and organize themselves so if there is an announcement they would be more prepared than anyone else?

**Mr. Neville:** No question. Indeed as I said, in the earliest phase one took the best cut as to whether or not one could get this contract on some basis without a full fledged competition. And therefore one did a lot of up front preparatory work. There was no question — I think the facts bear this out — that one of Paxport's advantages, at least up to the RFP was that they had done a lot more work and made a lot more front end investment than any other potential and real bidders.

**Senator Tkachuk:** The question of the 90 days was based on the fact that the company was hopefully more prepared or your client was more prepared than the other people in the field. That is what you believe?

**Mr. Neville:** We had no illusions that Claridge, given their T3 experience, was going to produce a competitive proposal within those time frames. But for us, in terms of anyone coming back in the case of BAA or somebody putting together a new consortium, clearly the shorter you could hold the time frame the better in terms of our competitive position. The 90 days is no rush job. It was kind of the normal. We wanted to hold it to nothing more than the standard.

**Senator Tkachuk:** We have heard in testimony that there were others outside of AGRA, outside of Matthews Groups, there were a number of companies involved in Paxport. And we are focusing on the Matthews group. I am going to ask you, your contract was with Paxport Management? There is a lot of Paxport's around and I just want to make sure —

**Mr. Neville:** I thought it was Paxport Inc., but let me check that.

**Senator Tkachuk:** This letterhead says Paxport Management. The memorandum of —

**Mr. Neville:** Paxport Management Inc.

**Senator Tkachuk:** With Paxport Management Inc, and then there was Paxport Inc. itself I believe we have heard in testimony, and I am going to ask these people when they get here just to repeat it.

**Mr. Neville:** I will watch with interest.

**Senator Tkachuk:** We have also heard Mr. Hession testify about a company called Paxport International.

**Mr. Neville:** I am aware of that.

**Senator Tkachuk:** All different companies with different roles?

**Mr. Neville:** Yes.

[Translation]

faire du réaménagement d'aéroport sur une grande échelle, en tout cas pas au Canada et sans doute pas sur la scène internationale.

**Le sénateur Tkachuk:** L'objectif de Paxport était donc en réalité de prendre de l'avance et de s'organiser pour être plus prêt que les autres au cas où il y aurait une annonce?

**M. Neville:** Sans aucun doute. En effet, comme je l'ai déjà dit, au cours de la première phase, on faisait de son mieux pour essayer de voir s'il était possible ou non d'obtenir ce contrat sans que la concurrence joue pleinement. Et on faisait donc un gros travail immédiat de préparation. Cela ne fait aucun doute (je crois que les faits le montrent) que l'un des avantages de Paxport, du moins jusqu'à la publication de la demande de propositions, était d'avoir fait beaucoup plus de travail et d'avoir investi beaucoup plus initialement que tous les autres éventuels et réels soumissionnaires.

**Le sénateur Tkachuk:** La question des 90 jours était donc due au fait que la société était en principe plus préparée, ou que votre client était plus préparé que les autres intéressés du secteur. C'est ce que vous pensez?

**M. Neville:** Nous ne nous faisons pas d'illusions: nous savions que Claridge, étant donné son expérience avec l'aérogare 3, allait faire une proposition concurrentielle dans ce délai. Mais pour nous, pour permettre à tout groupe de revenir comme par exemple pour BAA ou pour ce qui est de permettre à quelqu'un de constituer un nouveau consortium, il était clair que plus ce délai serait court, mieux cela nous placerait face à nos concurrents. Le délai de 90 jours n'exige pas un travail sous pression. C'est un délai à peu près normal. Nous ne voulions rien de plus que ne le veut la norme.

**Le sénateur Tkachuk:** Au cours des témoignages, nous avons entendu dire qu'il y avait d'autres sociétés, en dehors d'AGRA, en dehors du groupe Matthews, qui faisaient partie de Paxport. Et nous nous occupons du groupe Matthews. Je vais vous demander si votre contrat vous liait à *Paxport Management*? Il y a plusieurs Paxport et je veux simplement m'assurer...

**M. Neville:** Je pensais que c'était Paxport Inc., mais permettez-moi de vérifier.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai ici l'en-tête de *Paxport Management*. La note...

**M. Neville:** *Paxport Management Inc.*

**Le sénateur Tkachuk:** *Paxport Management Inc.*, et il y a Paxport Inc. proprement dite dont on nous a parlé au cours des témoignages, et je vais demander à ces personnes lorsqu'elles viendront de le répéter.

**M. Neville:** Je suivrai avec intérêt.

**Le sénateur Tkachuk:** M. Hession a également parlé au cours de son témoignage d'une société appelée Paxport International.

**M. Neville:** Je suis au courant.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce sont toutes des sociétés différentes ayant des rôles différents?

**M. Neville:** Oui.

[Text]

**Senator Tkachuk:** In your efforts as a consultant and a lobbyist during this time period, were there other lobbyists involved on this file along with you, other companies?

**Mr. Neville:** There were two. The individuals mentioned in Mr. Hession's letter to me, that is Hugh Riopelle and John Legate who are both one person consultancies, and Mr. Pascoe, who again was a one person consultancy and whose terms of reference were restricted to Ontario and Metro Toronto region. And laterally, any relationship that was outside of my coordination, as it were, the Matthews Group I believe it was — I am not positive now — also retained the services of Mr. Doucet's company.

**Senator Tkachuk:** Did you coordinate your efforts with him or was it separate?

**Mr. Neville:** Mr. Doucet? He was outside of — or separate from I guess is the more correct term — the kind of coordinated group that we had set up in reference which was made in that February '92 memorandum. There were one or two occasions as I recall it. My memory is — and he will testify to this I guess — is that he didn't get involved until something close to '93 I think. During that period — and I left this file in August of '93. In that period there were one or two situations where I remember he and I participated in discussions with our mutual client.

**Senator Tkachuk:** On the file itself you mentioned — maybe it was the witnesses yesterday afternoon — you would not restrict yourself or your efforts to communicate your proposals just to the government in power, but through other political parties?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Tkachuk:** The Liberals?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Tkachuk:** The NDP?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Did you focus your efforts on Liberal members?

**Mr. Neville:** Let me first say that most of this contact was done by Mr. Hession in his role as President. I had some role in some cases organizing meetings or preparing some materials for him, but the focus was on Liberal members of Parliament from the Metro Toronto area who had an obvious interest in what happens at Pearson Airport. And I believe Mr. Hession met — I think his diaries that you have will show this — met with most of the active Liberal members from Metro and also with the appropriate critics if you will, Liberal Transport critic, I believe the Finance critic as well, to brief them on the project.

And again my recollection is the NDP didn't have any members in that region, but Ray met with the Transport critic at least of the NDP.

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous avez joué le rôle de consultant et de lobbyiste au cours de cette période, y avait-il d'autres lobbyistes qui participaient à ce dossier avec vous, d'autres sociétés?

**M. Neville:** Il y en avait deux. Les personnes dont il est question dans la lettre que m'a adressée M. Hession, c'est-à-dire Hugh Riopelle et John Legate qui sont tous deux consultants à titre individuel, et M. Pascoe, qui encore une fois est consultant individuel et dont le mandat portait uniquement sur l'Ontario et le Grand Toronto. Et parallèlement les relations qui ne dépendaient pas de ma coordination, pour ainsi dire, le groupe Matthews, je crois (je n'en suis pas sûr actuellement), a également retenu les services de la société de M. Doucet.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous coordonné vos efforts avec lui ou avez-vous agi séparément?

**M. Neville:** M. Doucet? Il était en dehors, ou plutôt il serait plus juste de dire séparé, du groupe coordonné que nous avons constitué et dont il est question dans la note de février 1992. Si j'ai bonne mémoire, il y a eu une ou deux occasions. Autant que je me souvienne (et j'imagine qu'il pourra vous le confirmer dans son témoignage) il n'a pas participé avant une date proche de 1993, je crois. Au cours de cette période... j'ai abandonné ce dossier en août 1993. Au cours de cette période, à une ou deux reprises, je m'en souviens, lui et moi avons participé à des discussions avec notre client commun.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans le dossier proprement dit, vous dites (et peut-être que c'étaient les témoins d'hier après-midi) que vous ne vous limiteriez pas ou que vous ne limiteriez pas vos efforts à communiquer vos propositions uniquement au gouvernement en place, mais également à tous les autres partis politiques?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Les Libéraux?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Le NPD?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Avez-vous surtout fait des efforts auprès des députés libéraux?

**M. Neville:** Je dois vous dire pour commencer que ces contacts ont été assurés en majorité par M. Hession en sa qualité de président. J'ai joué un certain rôle à quelques occasions pour organiser des réunions ou préparer des documents à son intention, mais on s'est surtout intéressé aux députés libéraux du Grand Toronto qui étaient de toute évidence intéressés par ce qui se passait à l'aéroport Pearson. Et je crois que M. Hession a rencontré (je crois que son journal vous le prouvera) la plupart des députés libéraux actifs dans la région métropolitaine et également les porte-parole pertinents, si vous voulez, le porte-parole libéral pour les Transports, le porte-parole pour les Finances également, je crois, pour les informer du projet.

Et autant que je me souviene, je le répète, le NPD n'avait pas de député dans la région, mais Ray a rencontré le porte-parole NPD pour les Transports au moins.



[Texte]

**Senator Tkachuk:** The Liberal members at that time, some of which have become cabinet ministers, did they raise objections to the fact that Jack Matthews — or I am sorry that the Matthews Group was sort of the lead company? God forbid a Tory?

**Mr. Neville:** Not in my presence or in any debriefing that I received from Mr. Hession. Indeed, my recollection is — again some of this is secondhand, I wasn't at all these meetings — was Mr. Hession felt he got quite a positive reception from the Liberals he spoke to who agreed to a need to deal with the terminal problem and felt we had a good proposal and approach to dealing with it.

**Senator Tkachuk:** There might have been some Liberals actually in the partnership of Paxport?

**Mr. Neville:** Certainly there were. Ellis-Don was a participant in the consortium who is — as much as companies have political identifications — I do not think is identified as particularly Tory.

**Senator Tkachuk:** I am not into rumour mongering like others around.

**Mr. Neville:** I thought you worked once in the consulting business?

**Senator Tkachuk:** I think that perhaps the owner of AGRA may also have been a Liberal or maybe even knew some of the leadership of the Liberal party today?

**Mr. Neville:** That is possible, I gather.

**Senator Tkachuk:** That would not have disqualified him from the contract obviously. Do law firms have to be registered if they are participating in lobbying activities?

**Mr. Neville:** If they fall within the provisions of the act, i.e., if they are making direct representations to the government on behalf of a client except in certain very exempt situations such as dealing with an individual's tax or personal affairs. But if a law firm is acting on a corporation or even an individual's behalf on a public policy matter, they are subject to the same rules as the rest of us.

**Senator Tkachuk:** Would you know if the firm of Lang, Michener has ever registered with the lobby registry?

**Mr. Neville:** On this or on anything?

**Senator Tkachuk:** On anything?

**Mr. Neville:** I think I have seen their name registered on some issues. I don't recall them being registered on this one, but I think I have seen their firm registered in the past.

**Senator Tkachuk:** You have to register for a specific task as well as register as a lobbyist, is that what it is?

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Les députés libéraux de l'époque, et certains d'entre eux sont maintenant ministres, ont-ils fait des objections à ce que Jack Matthews — ou plutôt, je vous prie de m'excuser, à ce que le groupe Matthews soit en quelque sorte la société pilote? Des Conservateurs, est-ce possible?

**M. Neville:** Pas en ma présence ni pendant les séances de compte rendu que m'a faites M. Hession. En effet, autant que je me souvienne (et encore une fois ce sont des renseignements que je tiens de quelqu'un, je ne participais pas à toutes ces réunions), M. Hession pensait avoir reçu une réception très positive de la part des Libéraux auquel il s'était adressé qui avaient admis qu'il était nécessaire de régler le problème de l'aérogare et estimé que notre proposition et notre façon d'aborder les choses pour le régler étaient bonnes.

**Le sénateur Tkachuk:** Il y avait peut-être des Libéraux en fait dans le partenariat Paxport?

**M. Neville:** Il y en avait certainement. Ellis-Don faisait partie du consortium (et autant qu'on puisse donner une identité politique aux sociétés) je ne pense pas qu'on puisse identifier la sienne comme particulièrement conservatrice.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne colporte pas les rumeurs comme d'autres.

**M. Neville:** Je croyais que vous aviez fait de la consultation à un certain moment?

**Le sénateur Tkachuk:** Je crois qu'il est possible que le propriétaire d'AGRA ait également été un Libéral et qu'il connaissait peut-être aussi certains des membres qui sont à la tête du Parti libéral actuellement.

**M. Neville:** J'imagine que c'est possible.

**Le sénateur Tkachuk:** Cela ne lui a pas enlevé ses droits à l'égard du contrat de toute évidence. Les cabinets d'avocats doivent-ils être enregistrés s'ils participent à des activités de lobbyisme?

**M. Neville:** S'ils tombent sous le coup de la loi, c.-à-d. s'ils font des démarches directement auprès du gouvernement au nom d'un client sauf dans certaines situations qui font exception à la règle comme par exemple lorsqu'on s'occupe de l'impôt d'un particulier ou de ses affaires personnelles. Mais si un cabinet d'avocats agit au nom d'une société ou même d'un individu pour une question de politique gouvernementale, il est assujéti aux mêmes règles que nous.

**Le sénateur Tkachuk:** Sauriez-vous par hasard si le cabinet de Lang et Michener a jamais figuré sur le registre des lobbyistes?

**M. Neville:** Pour cette affaire ou n'importe quelle affaire?

**Le sénateur Tkachuk:** Pour n'importe quelle affaire?

**M. Neville:** Je pense que j'ai vu leur nom sur le registre pour quelques affaires. Je ne me souviens pas l'avoir vu pour celle-ci, mais je crois que leur cabinet a été enregistré dans le passé.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous devez donc vous enregistrer pour une mission particulière tout en vous enregistrant comme lobbyiste, c'est bien cela?

[Text]

**Mr. Neville:** The requirement is that you register the name of your client, the individuals in your firm who are involved in it, and under the previous rules at least by sort of check a box formula, the subject matters which generally were represented, departments that you were interested in and the kinds of activities, i.e. making representations, arranging appointments to involve a contract or public policy, trying to get a bill amended, regulations, that type of activity is listed and you check boxes. That in the last go around that has been refined.

At the time this was going on, the requirement was to register your client, the principle contact there, the departments or subject areas on which you were going to be active on his behalf, and the kind of activities that you would engage in on his behalf. If you don't make representations, i.e. if you are purely informational or advisory, you don't have to register.

**Senator Tkachuk:** Lang and Michener were Paxport's lawyers at the time.

**Mr. Neville:** I believe they were in part. I don't know whether they were solely, but I think they were in part, yes. But that in itself would not require registration, at least in my view.

**Senator Tkachuk:** Unless they were doing a little work on the file, but we will leave that for them, I suppose. It was mentioned earlier on about Mr. Shortliffe, the Clerk of the Privy Council. He was the clerk during the short Campbell regime?

**Mr. Neville:** He was.

**Senator Tkachuk:** Was he not also the clerk during the time of the Nixon report?

**Mr. Neville:** I believe he was the clerk through the sort of transition phase of the current government, and therefore I think that encompassed the appointment of and receipt of the report of the Nixon inquiry.

**Senator Tkachuk:** I believe he was until February of 1994 actually.

**Mr. Neville:** I believe that is the case.

**Senator Tkachuk:** So we have Mr. Shortliffe who was the Clerk of the Privy Council during the time of Mulroney towards the end of Campbell, and also during the time of the Nixon report?

**Mr. Neville:** At the front end, he was the Deputy Minister of Transport when a lot of the policy related issues germane to this file were dealt with, and including even in the early stages of this T1, T2 itself, so he had a lot of background and knowledge and history of these issues.

**Senator Tkachuk:** So he was the clerk during the time when the contract was signed and he was the clerk during the time when the contract was cancelled? Pretty influential guy.

I do not have too many more questions. As a matter of fact I don't have any right now, Mr. Chairman, so I will just pass. Thanks, Mr. Neville.

[Traduction]

**M. Neville:** On doit enregistrer le nom de son client, des membres de la société qui s'occupent de l'affaire, et en vertu des règles précédentes du moins en cochant les cases d'un formulaire, l'objet des démarches de façon générale, les ministères qui vous intéressent et les différents types d'activités, par exemple faire des démarches, organiser des rendez-vous en vue d'un contrat ou d'un marché public, essayer de faire modifier un projet de loi, un règlement; ce sont ces types d'activités qui sont énumérés et il vous suffit de cocher les cases correspondantes. Cela a été affiné au cours de la dernière modification.

À l'époque où l'affaire se passait, il fallait enregistrer le client, la principale personne-contact, les ministères ou les domaines pour lesquels vous alliez intervenir en son nom, et les types d'activités que vous alliez entreprendre en son nom. Si vous ne faites pas de démarches, autrement dit si vous vous contentez d'informer ou de conseiller, vous n'avez pas à vous enregistrer.

**Le sénateur Tkachuk:** Lang et Michener étaient les avocats de Paxport à l'époque.

**M. Neville:** En partie oui, me semble-t-il. Je ne sais pas si c'étaient les seuls, mais je crois qu'ils étaient du nombre, oui. Mais cela en soit n'exige pas un enregistrement, du moins à ce qu'il me semble.

**Le sénateur Tkachuk:** À moins qu'ils n'aient fait un peu de travail pour ce dossier, mais nous allons leur laisser cela, j'imagine. On a cité plus tôt M. Shortliffe, le greffier du Conseil privé. Il était greffier pendant l'éphémère gouvernement Campbell?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Ne l'était-il pas aussi au moment du rapport Nixon?

**M. Neville:** Je crois qu'il était greffier au cours de la phase de transition, si on peut dire, du gouvernement actuel, et en conséquence cela recouvre la nomination de M. Nixon et la réception de son rapport d'enquête.

**Le sénateur Tkachuk:** Je crois qu'il l'est resté jusqu'en février 1994 en fait.

**M. Neville:** Je pense que c'est le cas.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons donc un M. Shortliffe qui était greffier du Conseil privé à la fin de l'époque Mulroney, pendant le gouvernement Campbell et également au moment du rapport Nixon?

**M. Neville:** Initialement, il était sous-ministre des Transports lorsqu'une bonne partie des questions d'ordre politique importantes pour ce dossier ont été résolues et même au cours des premières étapes de l'affaire des aéroports 1 et 2 proprement dite, il avait donc énormément de connaissances et d'informations sur ces questions.

**Le sénateur Tkachuk:** Il était donc greffier au moment où le contrat a été signé et il était greffier au moment où le contrat a été annulé? C'est un bonhomme plutôt influent.

Je n'ai guère d'autres questions. En fait je n'en ai plus le droit maintenant, monsieur le président, je vais donc passer. Merci, monsieur Neville.

[Texte]

**The Chairman:** Senator LeBreton.

**Senator LeBreton:** Thank you, Chairman. I ask the same question yesterday of Messrs Near and Fox. This particular transaction, T1, T2, has been described as intense and by intense Mr. Fox described that as intense media. We all knew that. Intense pressure on the part of lobbyists. You are one of the deans of this business here in Ottawa so in your 25 years in the consultant business, how did this particular effort compare with some of the others you might have dealt with under this government or previous governments?

**Mr. Neville:** It was intense in that there was a lot at stake for the bidders here. This is a very large project. But comparably speaking, I would not rate the activity that I saw and certainly that I carried out or participated in around T1, T2 as any more intense or aggressive or whatever you want to call it than I had seen in many other similar procurement situations, not only under that government but under its predecessors and including Transport related situations that I had seen again under both governments. So I think the notion that this was a uniquely intense lobbying situation simply is not supported by experience certainly by those who are around it, just to make one comment.

I mean in the Terminal 3 contract negotiation one bidder, eventual winner, employed as I recall something between 7 and 10 consultant firms alone which must be some kind of a Guinness Book of Records number as far as I know, but the numbers involved in this intensity of the activity is nothing unique or particularly exaggerated about them. Certainly it was a very competitive situation, but why not?

**Senator LeBreton:** You are obviously referring to the firm who won the Terminal 3 Huang and Danczkay?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator LeBreton:** Any other examples that you can think of?

**Mr. Neville:** Under the present government I can think of the CATS program. I can think of —

**Senator Grafstein:** I am sorry what program?

**Mr. Neville:** CATS. Contract as it happened is continued to have its problems but it was a new era of traffic control system, contract that eventually went to Hughes and some related companies. Under the previous government I remember some fairly intense and controversial activity around such things as the awarding of duty free shop licenses at airports, the acquisition of land and other related contracts involving the ultimate development of the International Airport at —

[Translation]

**Le président:** Sénateur LeBreton.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président. J'ai posé la même question hier à MM. Near et Fox. La transaction concernant les aérogares 1 et 2 a été décrite comme intense et par intense M. Fox entendait intense au niveau des médias. Nous le savions tous. Les lobbyistes faisaient des pressions intenses. Vous êtes l'un des doyens de ce genre de travail ici à Ottawa et au cours de vos 25 années dans le secteur de la consultation, quelle comparaison pouvez-vous faire entre cette affaire particulière et certaines des autres dont vous avez pu traiter avec le gouvernement en place actuellement ou avec les gouvernements précédents?

**M. Neville:** C'était intense parce qu'il y avait beaucoup en jeu pour les soumissionnaires en l'occurrence. Il s'agit d'un très gros projet. Mais comparativement parlant, je ne pense pas pouvoir dire que les activités que j'ai vu se dérouler et que j'ai eues ou auxquelles j'ai participé pour les aérogares 1 et 2 ont été plus intenses ou plus agressives, je ne sais trop quel adjectif pourrait les qualifier, que ce que j'avais vu auparavant dans d'autres situations semblables de marché public, non seulement avec le gouvernement actuel mais également avec les gouvernements précédents, y compris des situations en rapport avec les Transports que j'avais vues pendant les deux gouvernements. L'idée qu'il s'agissait donc d'une situation de lobbyisme d'une intensité toute particulière n'est tout simplement pas confirmée par l'expérience, en tout cas par ceux qui étaient proches de l'affaire, si je puis me permettre cette remarque.

Je veux dire que pour la négociation du contrat de l'aérogare 3, l'un des soumissionnaires, qui l'a d'ailleurs emporté en définitive, a eu recours à, si je me souviens bien, sept à 10 cabinets de consultation, ce qui doit représenter un record digne du livre Guinness, autant que je sache, mais le nombre de personnes qui ont participé aux activités intenses n'a rien d'extraordinaire ou de particulièrement exagéré. C'était certainement une situation très concurrentielle, mais pourquoi pas?

**Le sénateur LeBreton:** Vous parlez de toute évidence de l'entreprise qui a obtenu l'aérogare 3, *Huang and Danczkay*?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** D'autres exemples vous viennent-ils à l'esprit?

**M. Neville:** Avec le gouvernement actuel, il me vient à l'esprit le programme CATS. Il me vient à l'esprit...

**Le sénateur Grafstein:** Je vous demande pardon; quel programme?

**M. Neville:** CATS. Il se trouve que ce contrat a continué à avoir des problèmes, mais il s'agissait d'une nouvelle époque pour les systèmes de contrôle du trafic aérien. Ce contrat a pour finir été accordé à Hughes et à d'autres sociétés apparentées. Avec le gouvernement précédent, je me souviens d'activités relativement intenses et contestées relatives à l'attribution des permis pour les boutiques hors taxes des aéroports, l'acquisition de terrain et autres contrats apparentés concernant en définitive l'aménagement de l'Aéroport international de...



[Text]

**Senator LeBreton:** I had not thought of the duty free but I have often said —

**Mr. Neville:** When millions of dollars are on the line it is competitive in private business and in public procurement contracting as well.

This one was not unique and, indeed, I would rate it down on the list of scales of intensity compared to some other ones that I personally have been involved in.

**Senator LeBreton:** On the duty free, I hadn't remembered it until you mentioned it, but I have often said, "Oh, if we only had access to information under Sky Shops." In any event, that is my —

Mr. Neville, Senator Stewart raised this question, a similar question, and Senator Tkachuk also alluded to it. Much has been made of the RFP and the 90 days although, as you point out, that is sort of — I one time saw an average of 81 days — and that this did not give other interested parties enough time to put together a proposal or a bid. It is my opinion, and it is certainly shared by some of the witnesses we have had here, that it was certainly no secret that the government was planning to go to the private sector. And, indeed, there was an official announcement made on October 17, 1990 that the government would seek private sector participation in the modernization of T1 and T2. And, indeed, it was 17 months before the issuance of the request for proposals. Once issued, the RFP was for 90 days.

My question is: Did you view the — you have already stated your interest in 90 days — did you view the RFP period of 90 days as too short to allow other competing bids in?

**Mr. Neville:** I think one might have made an argument to that affect if (a) this thing came out of nowhere. As it were, if there hadn't been as much advance notice of it. And, secondly, if it was credible to believe that there were potential bidders out there who might not have been aware or hadn't come together, the truth is this is a highly specialized field. When you looked at the two consortia that eventually bid for it and the potential bids by people like BAA, you covered the field in terms of known expertise in this area.

So, no, in those circumstances — first of all, as I say, that is a fairly normal time period in RFPs that I have been involved with, regardless of how much advance notice.

Secondly, in this case I think it was more than adequate. As it turned out, thanks largely to representations made by Claridge, I think, the period was extended beyond that.

But I don't think it is a fair complaint that that is somehow a short — overly short period in the circumstances.

[Traduction]

**Le sénateur LeBreton:** Je n'avais pas pensé aux boutiques hors taxes, mais j'ai souvent dit...

**M. Neville:** Lorsque des millions de dollars sont en jeu, c'est concurrentiel pour les entreprises privées mais aussi pour les marchés publics.

Cette affaire n'était pas unique et elle ne figurait pas en tête d'une liste, pour ce qui est de l'intensité, comparée à d'autres auxquelles j'ai personnellement participé.

**Le sénateur LeBreton:** En ce qui concerne les boutiques hors taxes, je n'y pensais plus jusqu'à ce que vous en parliez, mais j'ai souvent dit: «Oh, si seulement nous avions accès à l'information pour les <Sky Shops>.» De toute façon, c'est mon —

Monsieur Neville, le sénateur Stewart a soulevé cette question, une question semblable, et le sénateur Tkachuk y a également fait allusion. On a beaucoup parlé de la demande de propositions et du délai de 90 jours bien que, comme vous l'avez indiqué, c'est en quelque sorte (à un moment j'ai vu que c'était en moyenne 81 jours) et cette situation ne donnait pas suffisamment de temps aux autres parties intéressées pour mettre au point une proposition ou une offre. À mon avis, et c'est un avis que partagent certainement certains des témoins que nous avons reçus ici, le fait que le gouvernement prévoyait de s'adresser au secteur privé n'était certainement pas un secret. Et on a effectivement annoncé officiellement le 17 octobre 1990 que le gouvernement allait demander la participation du secteur privé pour la modernisation des aéroports 1 et 2. Et 17 mois se sont en fait écoulés jusqu'à la publication de la demande de propositions. Une fois la demande publiée, il y avait un délai de 90 jours.

Ma question est la suivante: Considérez-vous (vous avez déjà dit votre intérêt pour ce délai de 90 jours) considérez-vous que la période de 90 jours pour mettre au point des propositions était trop brève pour permettre d'autres offres concurrentielles?

**M. Neville:** C'est ce que l'on aurait pu prétendre si, tout d'abord, la chose avait été tout à fait nouvelle, si, pour ainsi dire, il n'y avait pas eu un préavis si grand. Si, ensuite, l'on pouvait croire qu'il y avait des soumissionnaires éventuels qui pouvaient ne pas être au courant ou qui ne s'étaient pas regroupés, car en vérité il s'agit d'un domaine hautement spécialisé. Lorsqu'on regarde les deux consortiums qui ont en définitive fait une offre et les offres éventuelles par des groupes comme BAA, on a fait le tour de la question pour ce qui est des groupes ayant le savoir-faire voulu dans ce domaine.

Étant donné les circonstances, je dois dire tout d'abord que c'était un délai assez normal, à ce que je peux voir des demandes de propositions pour lesquelles j'ai travaillé, indépendamment de la longueur du préavis.

Deuxièmement, dans ce cas, je pense que ce délai était plus que suffisant. Il s'est en effet avéré, en grande partie grâce aux démarches faites par Claridge, je crois, que cette période a été prolongée.

Mais je ne pense pas qu'il soit juste de se plaindre du fait qu'il s'agissait d'un délai court, d'un délai excessivement court en l'occurrence.

[Texte]

**Senator LeBreton:** Actually, it ended up being 127 days.

Once the proposals were in, they went to an arm's-length evaluation process, and we have had testimony from Mr. Lane who headed up the evaluation team, and he stated that there was no lobbying efforts around their — no lobbying around their efforts. I believe you indicated the same. What does a consultant firm normally do in this period of time?

**Mr. Neville:** Frankly, in most cases, if you haven't done what you needed to do by then, it's over anyway. It is a well-established rule, nothing unique to this process, that once the formal, legal RFP process is in motion, and once applications are in, that one does not try to lobby any of the decision makers. And, indeed, one would get — I think the contract documents almost provide that — or the RFP documents, I should say.

So, as I say, if there are removed parties who are interested but who are not going to bear directly on the outcome, one might spend some time communicating with them. That happened in this case. But, in most situations, in a lobbying sense, when you reached that stage the game is over, at least until some decision is announced and one assesses whether there are opportunities flowing out of that.

**Senator LeBreton:** That is all I have, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I have no other — Senator Grafstein.

**Senator Grafstein:** These are questions arising out of your earlier testimony, Mr. Neville. Again, as Senator Stewart stated, Mr. Neville's relationship and mine goes back to exactly the same time period when he served in a capacity as an executive assistant to a cabinet minister and I did during that same government. I just wanted to state that so that people will understand that basis.

You were involved in Terminal 3?

**Mr. Neville:** Yes, I was.

**Senator Grafstein:** In the Terminal 3 procedure there was an expression of interest period. I think the chronology is somewhere between 90 and 100 days for that, and then the request for proposals. If you were not acting for an applicant who was so intensely involved because the Matthews group, as I understood, was involved in Terminal 3, so it has almost been a continuum for them.

**Mr. Neville:** Right.

**Senator Grafstein:** Lay that aside. I am talking about for third parties not in the loop.

Had you been acting for them, and I am asking you now in your capacity as a consultant, would it not be reasonable for somebody to deduct that when the expression of interest process was dropped that this was going to be a smaller and a tighter field? I am talking about somebody like BA in Britain or the Hong Kong group. There was a tremendous amount of competition around the same time with respect to people, including Canadians I believe, who were involved in the Hong Kong

[Translation]

**Le sénateur LeBreton:** En fait il a été prolongé à 127 jours pour finir.

Une fois les propositions faites, il y a un processus d'évaluation indépendant, et dans son témoignage, M. Lane, qui dirigeait l'équipe d'évaluation, a indiqué qu'il n'y a pas eu d'activités de lobbyisme pendant que l'équipe faisait son travail. Je crois que vous avez dit la même chose. Que fait normalement un cabinet de consultation pendant ce temps?

**M. Neville:** Franchement, dans la plupart des cas, si vous n'avez pas fait tout ce qu'il y avait à faire à ce moment-là, les dés sont jetés de toute façon. C'est une règle bien connue, qui n'est pas unique à ce processus, qu'une fois le processus officiel, légal de demande de propositions lancé, et une fois les offres faites, on n'essaie pas de faire pression auprès des décideurs. En effet on pourrait (je crois qu'il est stipulé dans les documents du contrat) ou plutôt, dans les documents de la demande de propositions.

S'il y a donc des parties non concernées qui s'intéressent à la question mais qui ne vont pas influencer directement sur les résultats, il est possible de leur consacrer du temps et de discuter avec elles. C'est ce qui s'est passé en l'occurrence. Mais dans la plupart des cas, sur le plan du lobbyisme, lorsqu'on arrive au stade où les dés sont jetés, du moins jusqu'à l'annonce de la décision, et il est possible d'évaluer les possibilités qui en découlent.

**Le sénateur LeBreton:** C'est tout ce que j'avais à demander, monsieur le président.

**Le président:** Je n'ai pas d'autres... sénateur Grafstein.

**Le sénateur Grafstein:** Certaines questions découlent de votre témoignage précédent, monsieur Neville. Une fois encore, comme l'a indiqué le sénateur Stewart, mes relations avec M. Neville remontent exactement à la période où il était adjoint exécutif d'un ministre et où moi aussi je l'étais, pour le même gouvernement. Je voulais préciser la chose pour que l'on comprenne d'où l'on part.

Vous avez participé aux démarches pour l'aérogare 3?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Pour le processus de l'aérogare 3, il y a eu une période de déclaration d'intérêt. Je crois que le délai est en l'occurrence de 90 à 100 jours, et il y a ensuite la demande de propositions. Si vous n'agissiez pas pour un demandeur qui était aussi intensément engagé, car à ce que je sais, le groupe Matthews s'était engagé pour l'aérogare 3, cela a donc été pratiquement un intérêt permanent pour lui.

**M. Neville:** Exactement.

**Le sénateur Grafstein:** Laissons cela de côté. Je parle de tiers qui ne sont pas encore entrés dans la danse.

Si vous aviez agi pour ce groupe, et je pose maintenant la question au consultant que vous êtes, n'aurait-on pas pu raisonnablement déduire que lorsque le processus de déclaration d'intérêt allait prendre fin, le nombre des intéressés allait être inférieur, réduit? Je veux parler de groupes comme BA en Angleterre et le groupe de Hong Kong. Il y avait énormément de concurrence à cette époque-là entre les personnes, et cela comprend des Canadiens je crois, qui participaient au dossier

[Text]

exercise. There was a number of international organizations in Germany — not in Germany. I think there is one in Germany. I think there is two or three in Britain. There are a number of players, global players, and lay aside the limitation with respect to foreign ownership because that wasn't evident, obviously, until the RFP came out.

Isn't it reasonable to expect that once that is dropped that this looks like a tight field and it would take a prodigious amount of effort and a prodigious amount of time to catch up?

**Mr. Neville:** Well, I understand what you're saying. While there was no formal expression of interest process in this, there was certainly, I think, what qualifies as an informal expression of interest period. As I say, there were a number of groups during that time who were at least making preliminary inquiries in terms of those that would — in which foreign participants would be the controlling factor either in terms of equity or operational control. That was obviously an issue.

I think it fair to say that they were probably getting negative signals from the government before the formal RFP was issued. So, as a practical matter, I don't see any evidence that any potential bidder backed off or was discouraged by the lack of a formal expression of interest phase, particularly given that, as I say, most of the players had gone through — many of them through the T3 phase, knew the — were comfortable dealing with the Canadian government and therefore didn't — perhaps didn't need that phase in this case.

**Senator Grafstein:** Just based on — there is a bit of, I think, debate between the various senators on this issue, but everybody agrees that it is large, this project was large. Everybody agrees that it was complex. Everybody agrees that it was difficult. This was really a singular, a singular contract, or singular negotiation in Canadian history in the sense that Pearson is by a significant degree the largest franchise, if you will, in Canada.

**Mr. Neville:** No question.

**Senator Grafstein:** Compared to all others.

**Mr. Neville:** No question.

**Senator Grafstein:** So in that sense it was a singular event.

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Grafstein:** Now, back to the process. We have had evidence now from those consultants in government outside of the concern that the process had to be extended because of the complexity of the matters that the government had to deal with. We have had that from memoranda, both in the government and from those consultants — or at least one consultant outside the government who was concerned about the timeframe. And then we have evidence that on his own account Minister Corbeil

[Traduction]

Hong Kong. Il y avait plusieurs organisations internationales en Allemagne... non, pas en Allemagne. Je crois qu'il y en avait une en Allemagne. Il y en avait deux ou trois en Grande-Bretagne. Il y a plusieurs intervenants, des intervenants mondiaux, si on laisse de côté les restrictions concernant la propriété étrangère parce que cela n'est devenu évident qu'avec la publication de la demande de propositions.

Ne peut-on pas raisonnablement s'attendre à ce qu'une fois la période de déclaration d'intérêt terminée, le nombre des intéressés allait être réduit et qu'il faudrait des efforts prodigieux et un délai prodigieux pour arriver à leur niveau de préparation?

**M. Neville:** Et bien, je comprends ce que vous voulez dire. S'il n'y a pas eu de processus officiel de déclaration d'intérêt en l'occurrence, il y a certainement eu ce que l'on pourrait appeler une période officieuse de déclaration d'intérêt. Comme je l'ai dit, plusieurs groupes au cours de cette période se renseignaient du moins à titre préliminaire pour ce qui est de ceux qui allaient... de ceux pour qui les participants étrangers allaient être l'élément principal de contrôle, qu'il s'agisse des capitaux propres ou des opérations. C'était évidemment un problème.

Je pense qu'il est juste de dire que les messages que leur envoyait sans doute le gouvernement étaient négatifs avant la publication de la demande de propositions. Sur le plan pratique je ne vois donc pas de trace de retrait d'éventuels soumissionnaires ou du fait qu'ils ont été découragés par l'absence d'une période officielle de déclaration d'intérêt, surtout étant donné, comme je l'ai dit, que la plupart des intéressés étaient passés par... la plupart d'entre eux étaient passés par la phase de l'aérogare 3, connaissaient les... étaient à l'aise pour traiter avec le gouvernement canadien et ne... n'avaient sans doute pas besoin de cette phase en l'occurrence.

**Le sénateur Grafstein:** En se fondant simplement sur... il y a certaines divergences entre les sénateurs sur la question, je crois, mais tout le monde est d'accord pour dire qu'il s'agissait d'un projet très important. Tout le monde est d'accord pour dire qu'il était complexe. Tout le monde est d'accord pour dire que c'était difficile. Il s'agissait vraiment d'un contrat particulier, très particulier ou d'une négociation particulière dans l'histoire canadienne dans la mesure où Pearson représente de loin la plus grande franchise, si vous voulez, du Canada.

**M. Neville:** Sans aucun doute.

**Le sénateur Grafstein:** Comparée à toutes les autres.

**M. Neville:** Sans aucun doute.

**Le sénateur Grafstein:** Dans ce sens donc c'était un événement particulier.

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Revenons maintenant au processus. Selon les témoignages que nous avons reçus des consultants du gouvernement, indépendants de l'affaire, le processus a dû être prolongé en raison de la complexité des questions que devait régler le gouvernement. Nous l'avons vu dans des notes provenant à la fois du gouvernement et de consultants, ou du moins d'un consultant indépendant du gouvernement qui s'inquiétait du délai. Et on sait ensuite, directement du ministre Corbeil, qu'il a décidé



[Texte]

decided that he would forgo the expression of interest process and go directly into the RFP. That is all on the record.

**Senator Tkachuk:** The first part was; the second part isn't.

**Senator Grafstein:** My question to you is: Were you involved, or to your knowledge was anybody involved on your side, from suggesting to Minister Corbeil that this would be the appropriate route to go, on the basis of your earlier testimony where you said that you were trying, quite rightly, on behalf of your client, to in effect narrow the field?

**Mr. Neville:** I do believe from recollection that the so-called two stage versus one stage process was one of the issues around which there was discussion with various affected officials, including probably the minister. There is no question that my client's position was that one didn't require, given all the circumstances we have talked about, an expression of interest stage at this — for this contract.

**Senator Grafstein:** Finally, Mr. Chairman, if I might, the role of Mr. Doucet — you have told us that while you were the chief quarter-back, if I will, of all the consultants on the Paxport cum consortium team — Mr. Doucet had a separate or different role that you were not fully cognizant of, although from time to time you have said you were in contact with him. What was your understanding of what his role was separate and distinct from the role that you were providing or coordinating?

**Mr. Neville:** I was simply making a point that if you look at the February 1992 memorandum of Mr. Hession to me about government relations and the government relations box, as he described it at the time, Mr. Doucet's name was not in that box because at that point he was not on contract to Paxport or Matthews, to my knowledge, and therefore wasn't part of this group. And I was only saying that the coordination role set out in that memo and dealing with those individuals didn't apply to Mr. Doucet. He wasn't there at the time. I think it was almost a year later when he came in, a decision made by the principals with no particular consultation or involvement by me, and I don't say that in any pejorative sense, I mean simply the facts are they made the decision, which is clearly their right, to hire another consultant to help them in that phase and they hired him. I don't know what his specific — he is here, he will speak for himself. I don't know what his specific terms of reference were or arrangements.

But I did, once he did come on board, as I say, my recollection in the first half of '93 there were occasions when the two of us together talked to Mr. Hession and I guess, on occasion, to other members of the group.

**Senator Grafstein:** I am trying to contrast the consulting efforts on behalf of your client with respect to the one we heard yesterday and what we heard yesterday that — was that there was a total coordination of all the parties and there were a number of consultants, but they were all seemed to be, based on the memoranda we had before us, coordinated, whereas this one — your side seemed to have two parallel activities here, one —

[Translation]

de renoncer au processus de déclaration d'intérêt pour passer directement à la demande de propositions. Tout cela est documenté.

**Le sénateur Tkachuk:** La première partie oui, pas la deuxième.

**Le sénateur Grafstein:** Ma question est la suivante: avez-vous contribué, ou quelqu'un de votre équipe a-t-il, à votre connaissance, contribué à suggérer au ministre Corbeil que c'était la solution à choisir, si l'on se fie à ce que vous avez dit au début de votre témoignage, c'est-à-dire que vous essayiez, à juste titre d'ailleurs, au nom de votre client, de réduire le champ?

**M. Neville:** Je crois me souvenir que la question de décider entre un processus en deux étapes et un processus en une seule étape a été discutée avec divers fonctionnaires concernés, y compris probablement le ministre. Il ne fait aucun doute que mon client estimait qu'il n'était pas nécessaire, étant donné les circonstances dont nous avons parlé, d'avoir une période de déclaration d'intérêt à ce... pour ce contrat.

**Le sénateur Grafstein:** Pour finir, monsieur le président, si vous me le permettez, le rôle de M. Doucet... car vous nous avez dit que si vous étiez le principal intervenant parmi tous les consultants de l'équipe Paxport et consortium... M. Doucet avait un rôle distinct ou différent que vous ne connaissiez pas exactement, bien que de temps à autres vous ayez été en contact avec lui, selon vos propres dires. Comment conceviez-vous son rôle, indépendamment de celui que vous jouiez ou du rôle de coordination que vous assuriez?

**M. Neville:** Je voulais simplement dire que si vous regardez la note de février 1992 que M. Hession me destinait concernant les relations avec le gouvernement et la case des relations avec le gouvernement, comme il l'a décrite à ce moment-là, le nom de M. Doucet ne figure pas dans cette case car il n'avait pas encore de contrat avec Paxport ou Matthews, que je sache, et il ne faisait donc pas partie du groupe. Je voulais simplement dire que le rôle de coordination prévu dans cette note et les rapports avec les personnes y figurant ne s'appliquaient pas à M. Doucet. Il n'était pas là à l'époque. Je crois que c'est à peu près un an plus tard qu'il est arrivé. La décision avait été prise par les directeurs sans que j'y participe ou sans qu'on me consulte, et cela n'a aucun sens péjoratif. Je donne simplement les faits: ils ont pris la décision, et c'est bien évidemment leur droit d'engager un autre consultant pour les aider dans cette phase, et ils l'ont engagé. Je ne sais pas quel était exactement... il est là; il pourra vous le dire. Je ne sais pas quel était exactement son mandat ou l'entente.

Mais effectivement, une fois qu'il est entré sur la scène, comme je l'ai déjà dit, je sais qu'au cours de la première moitié de 1993, il nous est arrivé de nous adresser ensemble à M. Hession et aussi, j'imagine, à l'occasion, à d'autres membres du groupe.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie de faire la différence entre les efforts de consultation au nom de votre client, dont nous avons entendu parler hier, et ce que nous avons entendu hier: il y avait une coordination parfaite de toutes les parties et il y avait plusieurs consultants, mais il semble que tous, d'après les notes que nous avons eues sous les yeux, aient été coordonnés, alors que dans ce cas... il semble que dans votre camp il y ait eu deux

[Text]

and we will hear it from Mr. Doucet, but I just want to know from your knowledge or information what was happening out there because you are a superb expert, and I acknowledge that, and one of the leaders of this industry, if you will — forgive me if I add a personal thing — superb when it comes to the gathering and the control of information. You like to know what is happening.

**Mr. Neville:** Thank you.

**Senator Grafstein:** Some of us suffer from the same deficit. I can't understand — and I am curious, it is more curiosity than anything, that here this magnificent effort on the one hand and this — another effort, which we will hear about, over here. I just want to know from your perspective this couldn't have made you feel very comfortable, or did it?

**Mr. Neville:** It didn't make me feel uncomfortable. Understand, as compared to the witnesses you had yesterday, I am what is known in this kind of business as a kind of boutique. I mean I am essentially a one person firm. I had a second consultant who worked with me at the time. So therefore I don't have the resources in the body count, number of offices, et cetera, that an Earncliffe or a Capital Hill group or many of the others have. Therefore, it is not unusual in my business for clients to have other consulting relationships as well.

The fact that this was not done within the box, to use Mr. Hession's 1992 phrase, I don't think had any sinister, pejorative meaning to it.

**Senator Tkachuk:** Could I raise a point of information? When did Mr. Doucet come on board? Because you said "parallel" so I just want to know what you meant by that.

**Senator Grafstein:** I think there was an overlapping here. December the 20 — the information that I have, and we will get it from Mr. Doucet —

**Senator Tkachuk:** That would be good.

**Senator Grafstein:** — it would be the end of December 1992 to March the 25th, 1994, but the dates are not clear. In other words, I haven't got the precise dates, but that is the best information that we have, but we will get it from Doucet. So I am trying to develop it here and then we will be able to compare the notes.

**Senator Tkachuk:** So if there is any parallel it would be into 1993, not 1992 or 1991 or 1990.

**Senator Grafstein:** No, 1992. He registered in 1992 but there is a requirement for registration that takes place not simultaneous to the question: What time prior to that time was he engaged?

**Senator Tkachuk:** Okay. That would be a good question to ask him.

**Senator Grafstein:** I am just trying to find out the time frames. You are quite right, it is all factual.

[Traduction]

activités parallèles, une... et je demanderai cela à M. Doucet, mais je veux simplement savoir ce qui se passait à votre connaissance ou d'après les renseignements que vous aviez car vous êtes un expert admirable, et je le reconnais, et l'un des chefs de file dans ce domaine, si vous voulez (pardonnez-moi d'ajouter une touche personnelle) un expert admirable lorsqu'il s'agit de recueillir l'information et de la maîtriser. Vous aimez savoir ce qui se passe.

**M. Neville:** Merci.

**Le sénateur Grafstein:** Certains d'entre nous ont le même défaut. Je ne comprends pas... et je suis curieux, c'est davantage par curiosité qu'autre chose, de savoir ce qu'il en était de cet effort magnifique d'un côté et de..., de cet autre effort, de l'autre côté dont nous entendrons parler. J'aimerais connaître votre sentiment à cet égard. Cette situation a dû vous mettre un peu mal à l'aise?

**M. Neville:** Elle ne m'a pas mis mal à l'aise. Il faut comprendre que, comparé aux témoins que vous avez eus hier, je suis ce que l'on appelle dans ce secteur une sorte d'institution. Je veux dire que je suis seul dans mon cabinet. À un certain moment, un autre consultant a travaillé pour moi, je n'ai donc pas les ressources en nombre de personnes, nombre de bureaux, etc. qu'ont des groupes comme Earncliffe, Capital Hill et beaucoup d'autres. Il n'est donc pas inhabituel dans ce domaine que les clients aient parallèlement d'autres relations de consultation.

Le fait que cela ne figurait pas dans la case, pour reprendre la phrase utilisée par M. Hession en 1992, n'avait aucune connotation négative, péjorative.

**Le sénateur Tkachuk:** Puis-je vous demander un renseignement? Quand M. Doucet est-il entré dans le tableau? Parce que vous avez dit «parallèle». Je veux donc savoir ce que vous entendez par là.

**Le sénateur Grafstein:** Je crois qu'il y a eu là chevauchement. Le 20 décembre... d'après les renseignements que j'ai, et nous les obtiendrons de M. Doucet...

**Le sénateur Tkachuk:** C'est une bonne idée.

**Le sénateur Grafstein:** ...il devrait s'agir de la période qui va de décembre 1992 au 25 mars 1994, mais les dates ne sont pas claires. Autrement dit, je n'ai pas les dates précises, et ce sont les meilleurs renseignements que nous ayons, mais nous les obtiendrons de M. Doucet. J'essaie de voir ce qu'il en est ici et nous comparerons ensuite nos notes.

**Le sénateur Tkachuk:** S'il y a eu un parallèle donc, ce serait en 1993, et non en 1992, en 1991 ou en 1990.

**Le sénateur Grafstein:** Non, en 1992. Il s'est enregistré en 1992, mais il y a certaines exigences pour l'enregistrement qui portent sur la période précédente et il faut répondre à la question suivante: À quel moment, avant cela, avez-vous été engagé?

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. C'est une bonne question qu'il faudra lui poser.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie de voir quelles sont les périodes concernées. Vous avez tout à fait raison, ce sont uniquement des faits.

[Texte]

Just a couple of other topics, Mr. Neville. We have heard from Mr. Near yesterday that at the outset, very early on in his consultancy he tried to determine what the flow was going to be, who was going to carry — who was going to, in effect, coordinate this, and he discovered in a conversation that he had with Mr. Segal that this file essentially would be coordinated or dealt with or — I don't want to put words in anybody's mouth because I haven't got the text in front of me — but in a sense the carriage of this would be PCO. You have mentioned — that was his testimony and I am not trying to — that was the result of what he said.

Now, you have mentioned in your file the — you have talked about PCO, but you have essentially seemed to focus on PMO. Difference or was there a different — were you getting your information differently than he was getting as to how this was going to be coordinated?

**Mr. Neville:** No. I think he was — again, it is not for me to testify for Mr. Near, but as I recall the context of the discussion he was talking in the sense of who was going to take an interest in terms of the apparatus around the Prime Minister. Sometimes it is the Prime Minister's Office; sometimes it's the PCO, which is his department if you will. In this case, for the reasons Harry dealt with, it was the PCO. That is what I heard him saying; not the PCO versus the Minister of Transport.

**Senator Grafstein:** But your memo seemed to talk about the PMO.

**Mr. Neville:** Well, I used it as a generic term. My recollection was that at the time I wrote the memo at least, which is '90, that inasmuch as there was interest at the centre, it was all process related questions at that time. I recall talking to both offices infrequently but occasionally.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Neville. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Neville:** That was prior to Mr. Segal's arrival, by the way.

**Senator Grafstein:** Yes, I understand that.

**The Chairman:** Senator Jessiman.

**Senator Jessiman:** Thanks, Mr. Neville. Are you familiar with the P.E.I. project, the bridge?

**Mr. Neville:** The bridge?

**Senator Jessiman:** Yes.

**Mr. Neville:** I wasn't involved in it as a consultant, but I have a general awareness of it.

**Senator Jessiman:** Did you know in that particular project that they didn't require your proof of financing before you made a bid?

**Mr. Neville:** Yes.

**Senator Jessiman:** It is only the winner, once he has won the contract, then he had to prove financibility. Did you understand that?

[Translation]

Passons à d'autres sujets, monsieur Neville. M. Near nous a dit hier qu'au départ, très tôt au cours de cette consultation, il avait essayé de voir dans quel sens les choses allaient aller, qui allait assumer... qui allait en fait coordonner cela et il a découvert, au cours d'une conversation avec M. Segal, que le dossier allait en gros être coordonné, traité ou... je ne veux pas lui faire dire ce qu'il n'a pas dit parce que je n'ai pas le texte sous les yeux, mais en gros l'élément moteur serait le BCP. Vous avez indiqué... en tout cas c'est ce qu'il a dit dans son témoignage et je n'essaie pas de... c'est ce que l'on peut déduire de ce qu'il a dit.

Dans vos documents vous parlez de... vous avez parlé du BCP, mais vous semblez vous attacher surtout au CPM. Y avait-il une différence ou plutôt l'information venait-elle de sources différentes pour vous et pour lui concernant la coordination?

**M. Neville:** Non. Je crois qu'il... encore une fois, je ne veux pas témoigner à la place de M. Near, mais je crois me souvenir du contexte de la discussion dont il a parlé pour ce qui est de savoir qui allait s'intéresser à l'appareil qui entoure le premier ministre. C'est parfois le Cabinet du premier ministre, parfois le BCP, qui est son ministère pour ainsi dire. En l'occurrence, pour les raisons invoquées par Harry, il s'agissait du BCP. C'est ce que je lui ai entendu dire; il ne s'agissait pas du BCP par opposition au ministre des Transports.

**Le sénateur Grafstein:** Mais vous semblez parler dans votre note du CPM.

**M. Neville:** J'ai employé le terme de façon générale. Il me semble me souvenir qu'à l'époque où j'ai rédigé la note du moins, c'est-à-dire en 1990, dans la mesure où on s'y intéressait au centre, c'était uniquement des questions portant sur le processus à ce moment-là. Je me souviens m'être adressé parfois, à de rares occasions, aux deux bureaux.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur Neville. Merci, monsieur le président.

**M. Neville:** Soit dit en passant, c'était avant l'arrivée de M. Segal.

**Le sénateur Grafstein:** Oui, je sais cela.

**Le président:** Sénateur Jessiman.

**Le sénateur Jessiman:** Merci. Monsieur Neville, êtes-vous au courant du projet de l'Île-du-Prince-Édouard, du pont?

**M. Neville:** Du pont?

**Le sénateur Jessiman:** Oui.

**M. Neville:** Je n'ai pas participé à cette affaire à titre de consultant, mais j'en ai une connaissance générale.

**Le sénateur Jessiman:** Savez-vous que dans ce projet particulier on n'a pas exigé de preuves de financement avant la soumission?

**M. Neville:** Oui.

**Le sénateur Jessiman:** C'est seulement celui qui l'emporte, une fois qu'on lui a attribué le contrat, qui doit prouver qu'il peut obtenir le financement voulu. Le saviez-vous?



[Text]

**Mr. Neville:** Yes. For what it's worth, my experience is that most times when governments make procurement decisions the technical decision is that this is the best bid received and this is the group who we are going to try and negotiate a final agreement with.

There is always — the government always leaves itself a little out, i.e. "If we don't sort out the details appropriately, we are going back to some other drawing board." So that was — in the sense that they didn't hand Paxport a contract on December 7th, that was nothing unusual. It is a standard practice as far as my experience goes.

**Senator Jessiman:** And Paxport complied with the request for proposals as far as project financing was concerned, which is found in 2.12(iv), and I am just going to read it for the record:

Proposals shall include a description of arrangements for the financing for all elements of the Project.

Proponents will not be required to demonstrate at the proposal stage that financing is in place but should be aware that the Developer will be required to provide evidence of the availability of financing before any agreements or leases are concluded.

Correct?

**Mr. Neville:** Correct.

**Senator Jessiman:** You also complied with the financial resources, which is found at 5.2.3 on page 37, and I will read part of that into the record.

Conceptual studies suggest that the short to mid-term development of the Terminals' facilities could require investments in excess of \$500 million. Commercial developments would increase the level of investment. Proponents must demonstrate financial planning experience and the financial capability necessary to undertake the proposed Project. Proponents should submit evidence of the ability to raise equity/debt funds on a favourable basis, including names and addresses of credit references.

Financial statements including a cash flow statement (audited if available) of the lead member and anyone who has an ownership interest in the lead member are to be submitted, showing the assets and liabilities including contingent liabilities, all in accordance with generally accepted accounting principles as established by the Canadian Institute of Chartered Accountants.

And that you complied with?

**Mr. Neville:** My client did.

**Senator Jessiman:** Yes, that is what I meant, not you.

Now, you were awarded the contract —

[Traduction]

**M. Neville:** Oui. D'après mon expérience, et elle vaut ce qu'elle vaut, en général lorsque le gouvernement prend une décision concernant un marché public, la décision technique est que l'offre reçue était la meilleure et que c'est avec ce groupe que l'on va essayer de négocier un accord final.

Il y a toujours — le gouvernement se garde toujours une certaine marge; il se dit: «Si nous n'arrivons pas à nous entendre sur les détails, nous allons nous tourner vers d'autres projets.» Ainsi ce n'était donc — dans la mesure où ils n'ont pas accordé un contrat à Paxport le 7 décembre, ce n'était rien d'inhabituel. C'est une pratique courante, autant que je puisse en juger par mon expérience.

**Le sénateur Jessiman:** Et Paxport a répondu aux exigences de la demande de propositions en ce qui concerne le financement du projet. Cela se trouve à l'alinéa 2.12(iv), et je vais vous le lire pour mémoire:

Les propositions doivent comprendre une description des dispositions prises pour le financement de tous les éléments du projet.

Les proposants ne seront pas tenus de démontrer à l'étape de la demande de propositions que le financement est en place, mais ils devraient être conscients que le promoteur devra fournir des preuves de la disponibilité du financement avant qu'un accord ou un bail ne soit conclu.

C'est bien ça?

**M. Neville:** C'est bien ça.

**Le sénateur Jessiman:** Vous avez également respecté la partie concernant les ressources financières qui se trouve à l'alinéa 5.2.3, page 37, et je la lis en partie pour mémoire.

Des études conceptuelles laissent entrevoir que le réaménagement à court terme ou à moyen terme des installations d'aérogare pourrait nécessiter des investissements supérieurs à 500 millions de dollars. Les aménagements commerciaux viendraient augmenter le niveau de l'investissement. Les proposants doivent démontrer qu'ils possèdent l'expérience de la planification financière ainsi que la capacité financière nécessaires pour réaliser le projet proposé. Les proposants doivent présenter des preuves de l'aptitude à réunir les capitaux nécessaires (financement par actions ou par emprunts) de façon avantageuse, avec les noms et les adresses des créanciers éventuels.

Des états financiers, dont un état des mouvements de trésorerie (vérifiés si possible), du membre principal et de toute personne ayant un intérêt à titre de propriétaire dans le membre principal, doivent être présentés, montrant l'actif et le passif, y compris les dettes éventuelles, le tout conformément aux principes comptables généralement reconnus établis par l'Institut canadien des comptables agréés.

Et vous avez fourni cela?

**M. Neville:** Mon client l'a fait.

**Le sénateur Jessiman:** Oui, c'est ce que je voulais dire, ce n'est pas vous qui l'avez fait.

On vous a donc attribué le contrat...

[Texte]

**Senator Kirby:** No.

**Senator Grafstein:** You told us that yesterday. Be careful, senator. From your own mouth, be careful.

**Senator Jessiman:** I hope that the government will get around, after we are through here, to actually giving them the contract.

**Senator Grafstein:** Since you corrected us, I think you should correct yourself.

**Senator Jessiman:** And save the government and the taxpayers of Canada millions and millions of dollars.

**The Chairman:** That is not the purpose of this inquiry, senator.

**Senator Jessiman:** All right.

You said in your statement that you filed with us and you have read that Mr. Nixon didn't call on you to give evidence. Do you know if he called on any other of the consultants or lobbyists, as he calls them, to give evidence?

**Mr. Neville:** Not to my knowledge, and I specifically asked a number of them at the time.

**Senator Jessiman:** All right. I don't know if you have any knowledge, I don't at this time, and we are certainly going to have to ask Mr. Nixon, do you know — did anyone tell you, have you heard even in the grape vine in Ottawa what his terms of reference were?

**Mr. Neville:** His terms of reference?

**Senator Jessiman:** Yes. Do you know what they were?

**Mr. Neville:** They were published, I believe. They are in the front of his report. It was an inquiry established under the Inquiries Act, I think.

**Senator Jessiman:** No, I don't think it was.

**Mr. Neville:** Then I'm mistaken. There is certainly a press release announcing his appointment, and I thought it described his terms of reference, but I may be — I don't have the documentation with me.

**Senator Jessiman:** Okay. I think I know what the answer to your question from reading your brief, but as you know from yesterday there is a part in this report of Mr. Nixon's on page 9 which has to do with the role of lobbyists. I want you to answer these questions on the knowledge you have about your own firm and any of the others, the ones that you know about.

This is what he says, and I want to ask you whether you agree with this.

It is clear that the lobbyists played a prominent part in attempting to affect the decisions that were reached, going far beyond the acceptable concept of "consulting".

**Mr. Neville:** I reject that.

**Senator Jessiman:** You don't agree with that statement?

[Translation]

**Le sénateur Kirby:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** C'est ce que vous nous avez dit hier. Faites attention, sénateur. Faites attention à ce que vous dites.

**Le sénateur Jessiman:** J'espère que le gouvernement arrivera, une fois que nous en aurons terminé ici, à leur accorder effectivement le contrat.

**Le sénateur Grafstein:** Étant donné que vous nous avez corrigés, je crois que vous devriez vous corriger vous-même.

**Le sénateur Jessiman:** Et permettre au gouvernement et aux contribuables canadiens d'économiser des millions et des millions de dollars.

**Le président:** Tel n'est pas l'objectif de notre enquête, sénateur.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien.

Vous avez dit dans la déclaration que vous nous avez fournie et que vous nous avez lue que M. Nixon ne vous a pas demandé de témoigner. Savez-vous s'il a demandé à d'autres consultants ou lobbyists, comme il les appelle, de témoigner?

**M. Neville:** Pas que je sache, et j'ai précisément posé la question à plusieurs d'entre eux à l'époque.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien. Je me demande si vous avez une idée, ce n'est pas mon cas pour l'instant, et nous allons sans doute devoir le demander à M. Nixon, savez-vous... quelqu'un vous a-t-il dit, avez-vous entendu parler dans les ragots d'Ottawa de son mandat?

**M. Neville:** Son mandat?

**Le sénateur Jessiman:** Oui. Savez-vous quel était son mandat?

**M. Neville:** Il figure au début de son rapport. C'était une enquête conforme à la Loi sur les enquêtes, je crois.

**Le sénateur Jessiman:** Non, je ne le crois pas.

**M. Neville:** Dans ce cas, je me trompe. Il y a certainement eu un communiqué de presse annonçant sa nomination et je croyais que son mandat y figurait, mais je peux... je n'ai pas le document avec moi.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien. Je crois que je connais la réponse à la question maintenant que j'ai lu votre mémoire, mais comme vous l'avez appris hier, il y a une partie du rapport de M. Nixon qui est consacrée au rôle des lobbyists. Cela se trouve à la page 9. J'aimerais que vous répondiez à ces questions en fonction de ce que vous savez de votre propre cabinet et des autres, ceux que vous connaissez.

Voici ce qu'il dit et j'aimerais savoir si vous êtes d'accord.

Les groupes de pression, cela ne laisse aucun doute, ont joué un rôle déterminant en vue d'infléchir les décisions prises à ce moment-là, débordant largement le principe acceptable de la «consultation».

**M. Neville:** Je ne suis pas d'accord.

**Le sénateur Jessiman:** Vous n'êtes pas d'accord avec cette déclaration?

[Text]

**Mr. Neville:** I don't agree with it at all in terms of my own role and those to which I can speak with any knowledge.

**Senator Jessiman:** You knew a number of them?

**Mr. Neville:** On both sides. I have a lot of respect for the people who appeared before you yesterday who I can vouch for as professionals even though on this case they were on the other side of the issue.

**Senator Jessiman:** Fine. I am going to read one other sentence.

When senior bureaucrats involved in the negotiations for the Government of Canada feel that their actions and decisions are being heavily affected by lobbyists, as occurred here, the role of the latter —

Being the lobbyists.

— has, in my view, exceeded permissible norms.

**Mr. Neville:** The first half of that sentence is simply untrue in regard to my own activities or any other activities to which I have any knowledge. And the second conclusion I disagree with completely.

**Senator Jessiman:** Thank you, Mr. Chairman.

**Senator Grafstein:** Chairman, again following Senator Jessiman's statement, just one question.

**Mr. Neville,** was there anybody in Ottawa of a major — as a major consultant that wasn't involved in this file?

**Mr. Neville:** Yes. Hill and Knowlton, probably the largest single firm, to begin with. I don't recall them having any particular involvement.

**Senator Grafstein:** Is it fair to say that this was a large number — a large aggregate number of consultants and lobbyists involved in this file from all aspects, I am not just talking about from your perspective?

**Mr. Neville:** Yes, to be honest with you, until recently, I had never focused on the fact that some of these firms — they certainly would not have had a prominent role in it, let me put it that way. But, again, I ask you to go back and look at the registrations around other major procurements; and even in a numerical sense this was not excessive. There were principally two operating — two major firms on the Claridge side and some others in what I took to be a supplementary role. I think that is the evidence. And on our side there was myself for much of this period and some, as I say, fairly limited support services, and then latterly Mr. Doucet's involvement. That is not excessive in any comparable sense, if you want to go back and look at T3 to take a quite close to this area comparison, or any other major procurement that I can think of.

**The Chairman:** May I thank the witness, colleagues?

[Traduction]

**M. Neville:** Je ne suis pas d'accord du tout pour ce qui est de mon propre rôle et de celui des personnes que je connais.

**Le sénateur Jessiman:** Vous en connaissez plusieurs?

**M. Neville:** Des deux côtés. J'ai énormément de respect pour ceux qui ont comparu devant vous hier et je puis vous garantir que ce sont des professionnels, même si, en l'occurrence, ils étaient de l'autre côté de la barrière.

**Le sénateur Jessiman:** Bien. Je vais vous lire une autre phrase.

Lorsque des bureaucrates supérieurs qui représentent le gouvernement du Canada dans des négociations estiment que ces groupes influencent leurs actes et leurs décisions au point où ceux-ci l'ont fait dans cette affaire, le rôle de ces groupes...

Il s'agit des lobbyistes.

...dépasse, à mon avis, les limites permises.

**M. Neville:** La première moitié de cette phrase est tout simplement fausse en ce qui concerne mes propres activités et les autres activités dont j'ai connaissance. Et pour la deuxième partie, je suis tout à fait contre la conclusion.

**Le sénateur Jessiman:** Merci, monsieur le président.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, suite à la déclaration du sénateur Jessiman, j'aimerais encore une fois poser une question.

Monsieur Neville, y a-t-il quelqu'un à Ottawa (un cabinet important) un consultant important qui n'ait pas participé à ce dossier?

**M. Neville:** Oui. Hill and Knowlton, qui est sans doute le cabinet le plus important, pour commencer. Je ne me souviens pas de les avoir vus intervenir.

**Le sénateur Grafstein:** Peut-on à juste titre dire qu'il s'agissait d'un nombre important... d'une somme importante de consultants et de lobbyistes qui participaient à ce dossier dans tous les camps, je ne parle pas uniquement du vôtre?

**M. Neville:** Oui, pour être honnête avec vous, jusqu'à une date récente, je ne m'étais jamais intéressé au fait que certains de ces cabinets... ils n'ont certainement pas joué un rôle important dans ce dossier, si je puis dire. Mais encore une fois je vous demanderais de vérifier les enregistrements en rapport avec d'autres marchés publics importants; même sur le plan numérique, ce n'était pas excessif. Il y a eu essentiellement deux cabinets, deux cabinets importants avec Claridge et quelques autres qui ont joué à mon avis un rôle complémentaire. C'est ce qui semble ressortir des témoignages. Et de notre côté, j'étais présent pendant la plus grande partie de cette période et je disposais, comme je l'ai déjà dit, de services de soutien relativement limités, et il y a eu ensuite la participation de M. Doucet. Ce n'est pas excessif comparativement, si vous voulez revenir à l'affaire de l'aéro-gare 3 pour faire une comparaison avec une affaire très semblable, ou avec tout autre marché public important qui me vient à l'esprit.

**Le président:** Chers amis, puis-je remercier le témoin?



[Texte]

Mr. Neville, thank you very much. You have been a very good and forthcoming witness. You have given us a lot of very interesting material.

Mr. Pascoe, please.

Mr. Nelligan will introduce our next witness.

**Mr. Nelligan:** Senators, our next witness is Mr. Andrew D. Pascoe of A.D. Pascoe and Associates. You will recall that I have already read into the record a letter which he sent us earlier when his name arose in the course of these inquiries.

I understand that Mr. Pascoe on being sworn has an opening statement to make.

**The Chairman:** Mr. Pascoe, are you prepared to be sworn now?

(**Andrew D. Pascoe, sworn:**)

**The Chairman:** Will you proceed, Mr. Pascoe.

**Mr. Andrew D. Pascoe, A.D. Pascoe and Associates:** Thank you, Mr. Chairman, senators. I appreciate this opportunity to outline for the committee my role with respect to the terminal redevelopment project at Pearson airport.

I was employed from March of 1990 to October 1991 as a special assistant to the Honourable Doug Lewis. Mr. Lewis, as the committee knows, was the Minister of Transport from February 1990 until April of 1991. As his special assistant, aviation and airports, I acted as a liaison between the minister and Transport Canada officials on policy issues surrounding airport management and operations, air navigation, aviation regulation, and domestic and international air policy.

Among my responsibilities were a wide range of files pertaining to Pearson airport. Most of these can be described as day-to-day airport management issues, which often have some dimension requiring the involvement of the minister's office. These might include everything from air traffic control procedures at Pearson, the run-off of glycol deicing fluid, runway capacity limitations, the requirement for new equipment in the parking garages, garbage disposal, wildlife control, ground transportation, repair work in Terminal 1 and community relations surrounding noise management, to name just a few.

As Mr. Lewis testified before you, the spring and summer of 1990 was a period of intensive effort on the part of the government to address development issues at Pearson. The minister and his officials explored a range of options for financing terminal and runway development at Pearson, and I was involved in many of those discussions. During this time, a number of private sector groups lobbied the minister and his officials to consider their solutions to the redevelopment requirements at Pearson airport's terminal complex.

[Translation]

Monsieur Neville, merci beaucoup. Votre témoignage a été excellent et franc. Vous nous avez donné beaucoup de renseignements très intéressants.

Monsieur Pascoe, s'il vous plaît.

Monsieur Nelligan va nous présenter notre témoin suivant.

**M. Nelligan:** Sénateurs, notre témoin suivant est M. Andrew D. Pascoe de *A.D. Pascoe and Associates*. Vous vous en souviendrez sans doute, j'ai déjà donné lecture d'une lettre qu'il nous a envoyée plus tôt lorsque son nom a été mentionné au cours de l'enquête.

Je crois que M. Pascoe aura une déclaration liminaire à faire une fois qu'il aura prêté serment.

**Le président:** Monsieur Pascoe, êtes-vous prêt à prêter serment maintenant?

(**Andrew D. Pascoe, assermenté:**)

**Le président:** Vous pouvez y aller, monsieur Pascoe.

**M. Andrew D. Pascoe, A.D. Pascoe and Associates:** Merci, monsieur le président et sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de préciser à l'intention du comité mon rôle concernant le projet de réaménagement de l'aérogare à l'aéroport Pearson.

De mars 1990 à octobre 1991, j'ai été employé à titre d'adjoint spécial de l'honorable Doug Lewis. M. Lewis, comme le sait le comité, était ministre des Transports de février 1990 à avril 1991. En ma qualité d'adjoint spécial, aviation et aéroports, j'assurais la liaison entre le ministre et les fonctionnaires de Transports Canada pour les questions politiques en rapport avec la gestion et l'exploitation des aéroports, la navigation aérienne, la réglementation aérienne et la politique aérienne nationale et internationale.

J'étais entre autres responsable de toute une série de dossiers concernant l'aéroport Pearson. On peut dire que la plupart d'entre eux étaient des questions courantes de gestion des aéroports, qui ont souvent une dimension telle qu'elles exigent l'intervention du bureau ministériel. Il peut s'agir de questions aussi variées que les procédures de contrôle du trafic aérien à Pearson, l'écoulement du liquide antigivre au glycol, les limites de fréquentation des pistes, la nécessité d'avoir un matériel nouveau dans les garages de stationnement, l'élimination des déchets, le contrôle de la faune, le transport au sol, les travaux de réparation de l'aérogare 1 et les relations communautaires entourant l'atténuation du bruit, pour n'en citer que quelques-unes.

Comme vous l'a indiqué M. Lewis dans son témoignage, le printemps et l'été 1990 ont été une période d'efforts intensifs de la part du gouvernement pour tâcher de résoudre les problèmes d'aménagement de Pearson. Le ministre et ses fonctionnaires ont étudié toute une série d'options pour financer l'aménagement de l'aérogare et de la piste de Pearson, et j'ai participé à une grande partie de ces discussions. Pendant cette période, plusieurs groupes du secteur privé ont fait pression sur le ministre et ses fonctionnaires pour leur demander d'étudier leurs solutions pour l'indispensable réaménagement du complexe aéroportuaire de Pearson.

*[Text]*

In October 1990, Mr. Lewis announced his intention to issue a request for proposals and to conduct a competitive bidding process. At that point, the focus of his efforts and that of his officials turned to identifying and resolving a myriad of policy issues relevant to the RFP.

In April 1991, Mr. Lewis was appointed Solicitor General of Canada, and I remained on his political staff until October of that year.

After leaving government service, I returned to Toronto to establish a consulting practice.

Paxport approached me in early 1992 to propose a consulting contract to assist them in outlining their plans for the redevelopment of Terminals 1 and 2 to the province of Ontario, regional and municipal governments in the greater Toronto area, business groups, organized labour and other local organizations. This I did through the balance of 1992 by organizing a series of meetings, presentations, correspondence and other contacts.

Typically, Paxport's messages in these meetings was that the terminal development was essential to Pearson's future as a hub airport, and that the redevelopment of Terminals 1 and 2 by the private sector was consistent with the eventual transfer of Pearson airport to a local airport authority.

The question was raised in this committee about a possible conflict of interest in my situation. Let me try to address that issue if I can.

When Paxport became one of my clients, I reviewed my obligations as a former government employee to ensure that I complied with the Conflict of Interest and Post-Employment Code for Public Office Holders. My retainer relationship with Paxport involved communications and public affairs activities focused on provincial, regional and municipal levels of government and on non-governmental organizations.

The principle behind the Post-Employment Code is that public office holders have a one year cooling off period before they can deal with the federal government on an issue in which they had some involvement while in public office. Since my mandate did not involve representing Paxport to the federal government, I concluded that this principle was not relevant in my situation.

Section 59 of the code says that you can't switch sides on a specific transaction. The request for proposals for the redevelopment of Terminals 1 and 2 was not issued until March 1992, five months after I left government service. From Paxport's standpoint, the specific transaction involved by the time I began my work for them was their response to the request for proposals. Again, I looked carefully at the guidelines and concluded that I was in compliance.

*[Traduction]*

En octobre 1990, M. Lewis a annoncé son intention de publier une demande de propositions et de procéder à un appel d'offres ouvert. À ce stade, ses efforts, ainsi que ceux de ses fonctionnaires, ont surtout visé à identifier et résoudre une multitude de questions politiques en rapport avec la demande de propositions.

En avril 1991, M. Lewis a été nommé solliciteur général du Canada et j'ai continué à faire partie de son personnel politique jusqu'au mois d'octobre de cette année-là.

Après avoir quitté les services gouvernementaux, je suis retourné à Toronto pour créer un cabinet de consultation.

Paxport m'a proposé au début de 1992 un contrat de consultation pour aider la société à préciser ses plans de réaménagement des aérogares 1 et 2 auprès de la province de l'Ontario, des administrations régionales et municipales du Grand Toronto, des entreprises, des syndicats et des autres organisations locales. C'est ce que j'ai fait pendant le reste de l'année 1992 en organisant une série de rencontres et de conférences, en envoyant des lettres et en ayant d'autres contacts.

En général, les messages de Paxport au cours de ces réunions indiquaient que l'aménagement de l'aérogare était essentiel pour l'avenir de Pearson puisque c'était un aéroport plaque tournante et que le réaménagement des aérogares 1 et 2 par le secteur privé allait de pair avec un transfert éventuel de l'aéroport Pearson à une administration aéroportuaire locale.

Au cours des délibérations du comité, on a soulevé la question d'un éventuel conflit d'intérêts dans mon cas. Permettez-moi d'essayer d'y répondre.

Lorsque Paxport est devenu l'un de mes clients, j'ai passé en revue mes obligations en tant qu'ancien employé du gouvernement pour vérifier si je respectais bien le Code régissant la conduite des titulaires de charge publique en ce qui concerne les conflits d'intérêts et l'après-mandat. Mon entente avec Paxport prévoyait que je m'occupe d'activités de communications et d'affaires publiques plus particulièrement dans le secteur du gouvernement provincial, des administrations régionales et municipales et des organisations non gouvernementales.

Le principe qui sous-tend le Code est que les titulaires de charge publique ont une année pour «se refroidir» avant de pouvoir traiter avec le gouvernement fédéral pour les questions dont ils s'étaient occupés dans le cadre de leur charge publique. Étant donné que mon mandat ne prévoyait pas que je représente Paxport auprès du gouvernement fédéral, j'en ai conclu que ce principe n'était pas pertinent dans mon cas.

Il est dit à l'article 59 du Code qu'on ne peut changer de côté au cours d'une transaction donnée. La demande de propositions pour le réaménagement des aérogares 1 et 2 n'a pas été publiée avant mars 1992, c'est-à-dire cinq mois après que j'aie quitté les services gouvernementaux. Du point de vue de Paxport, la transaction précisément en cause au moment où j'ai commencé à travailler pour cette société était la réponse à la demande de propositions. Une fois encore, j'ai étudié attentivement les directives et j'en ai conclu que je ne les violais pas.

[Texte]

It was not within my mandate to lobby federal government politicians or officials on the subject of Pearson terminal redevelopment, and I had no such contact over the course of my involvement as a consultant to Paxport. I did not advise Paxport on how to deal with the federal government, nor did Paxport ask me for such advice. I was not asked to contribute to the Paxport proposal in response to the RFP, nor did I make any such contribution.

I was retained by Paxport because I was knowledgeable about airports, and in particular about Pearson, because I was experienced in dealing with local governments and other organizations on Pearson issues, and because Paxport believed that I could be of assistance to them in a communications role.

I did list Paxport as one of my clients when I registered as a lobbyist under the federal Lobbyist Registration Act in January 1993. By then Paxport had won the competition and I anticipated that the scope of my responsibilities would broaden to include the federal government. However, by that time, Paxport and Claridge had focused their energies on consummating a merger and on negotiating the terms of their ground lease with the federal government. I had no role whatsoever in discussions between Pearson Development Corporation and Transport Canada.

In spite of the outcome I am proud of the contribution that I was able to make for the development of this important facility. In light of the very significant role that the airport plays in the economy not only of Southern Ontario but all of Canada, I sincerely hope that a way can be found to ensure that Pearson achieves its full potential.

I hope that this information will be helpful to the committee in putting into the proper context my involvement with Paxport.

Mr. Chairman, thank you. I would be pleased to answer your questions.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Pascoe. Can you solemnly testify that you have never, ever seen me before in your life and you had no association with me in any matters involving the transition of the governments of Canada?

**Mr. Pascoe:** I am sorry, once again, please?

**The Chairman:** Senator Kirby.

**Senator Kirby:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, I am actually going to be quite brief with this witness, just a couple of things I want to try to clarify.

The first document I want to use is numbered 001114 which is, looking at my assistant, that is the one we have given a letter A to. But I think in his opening statement, which I didn't have when I prepared this line of questioning, I think Mr. Pascoe may have answered this question.

[Translation]

Il n'entrerait pas dans mon mandat que je fasse pression auprès des responsables politiques ou des fonctionnaires du gouvernement fédéral sur la question du réaménagement de l'aérogare de Pearson, et je n'ai eu aucun contact de ce genre pendant toute la période où j'ai travaillé comme consultant pour Paxport. Je n'ai pas donné de conseils à Paxport sur la façon d'aborder le gouvernement fédéral, et Paxport ne m'a pas demandé de tels conseils. On ne m'a pas demandé de participer à l'élaboration de la proposition de Paxport en réponse à la demande de propositions; je n'ai donc pas participé à ce travail.

Mes services ont été retenus par Paxport parce que je connaissais le domaine des aéroports, et en particulier l'aéroport Pearson, parce que j'avais l'expérience des relations avec les administrations locales et autres organisations pour les questions relatives à Pearson et parce que Paxport pensait que je pouvais l'aider dans le domaine de la communication.

J'ai cité Paxport comme l'un de mes clients lorsque je me suis enregistré comme lobbyiste en vertu de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes du gouvernement fédéral, en janvier 1993. À ce moment-là Paxport l'avait emporté et j'imaginais que la portée de mes responsabilités serait élargie pour inclure le gouvernement fédéral. Toutefois, à ce moment-là, Paxport et Claridge consacraient l'essentiel de leurs énergies à la réalisation d'une fusion et à la négociation des conditions du bail foncier avec le gouvernement fédéral. Je n'ai joué absolument aucun rôle dans les discussions qui ont eu lieu entre *Pearson Development Corporation* et *Transport Canada*.

En dépit des résultats, je suis fier d'avoir pu contribuer à l'aménagement de cette installation importante. Étant donné le rôle très important que joue l'aéroport dans l'économie non seulement du sud de l'Ontario, mais également de l'ensemble du Canada, j'espère sincèrement que l'on pourra trouver un moyen de faire en sorte que Pearson atteigne son plein potentiel.

J'espère que ce que je viens de dire sera utile au comité et lui permettra de bien comprendre mon travail pour Paxport.

Merci, monsieur le président. Je serais heureux de répondre aux questions.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Pascoe. Pouvez-vous jurer solennellement que vous ne m'avez jamais, jamais de la vie, vu auparavant et que vous n'avez pas eu affaire à moi pour des questions concernant la transition gouvernementale au Canada?

**M. Pascoe:** Je vous demande pardon. Pouvez-vous répéter?

**Le président:** Sénateur Kirby.

**Le sénateur Kirby:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, je vais en fait être très bref avec ce témoin puisqu'il n'y a que deux ou trois choses que je veux essayer d'éclaircir.

Le premier document que je veux utiliser porte le numéro 001114 et c'est, je regarde mon adjoint, celui auquel on a assigné la lettre A. Mais je crois que dans sa déclaration liminaire, que je n'avais pas lorsque j'ai préparé mes questions, M. Pascoe a répondu à cette question.



[Text]

I just wanted to establish, and I think you did this, Mr. Pascoe, in your opening comments, that while you were in Mr. Lewis' office, in fact as these memos attest, you attended a number of meetings in connection with the development of Pearson prior to the RFP being issued, that when it lists participants "MO", I assume, it says your name and "MO", I assume that is minister's office?

**Mr. Pascoe:** That is correct.

**Senator Kirby:** What I did not realize in fact was that you were the minister's special assistant on aviation and airports and then you would have naturally enough been involved in all the discussions on Pearson that took place while you were in the minister's — while Mr. Lewis was Minister of Transport?

**Mr. Pascoe:** Pearson Airport was a file of great importance to Mr. Lewis. I don't think that a weekly departmental briefing went by without Pearson being on the agenda. Certainly, development of the terminals and the runways was a high priority and, among other aviation issues, such as the launching of the Open Skies negotiations, the completion of negotiations with the airport authorities in Montreal, Vancouver, Calgary, Edmonton, those would have been the high profile files that Mr. Lewis kept a very close — kept very close tabs on.

**Senator Kirby:** So it is not unfair to say that while you were in Mr. Lewis' office you were very much up to date on government thinking and, indeed, both at the bureaucratic and the political levels, government thinking with respect to all issues related to Pearson?

**Mr. Pascoe:** That is correct.

**Senator Kirby:** Okay. The next document I want to use is your letter to the Clerk in response to, I guess, Mr. Nelligan's request. This is a letter you sent us dated August 10th. I know that Mr. Nelligan said it has been read into the record. But I am going to give you a copy of it in case you don't have it with you because I want to ask you a couple of questions about it. Okay?

**Mr. Pascoe:** Yes.

**Senator Kirby:** In, I guess, the third paragraph of that letter and in your opening statement, you say that Paxport became one of your clients in April 1992; right?

**Mr. Pascoe:** That is correct.

**Senator Kirby:** Then I want to give you another document, which is document number — I am sorry, it is whited out here, I can't quite read it — it is not whited out, it is just the Xerox did not come through. This is my document letter D. It has 733 on the top. This is a memorandum which was referred to earlier when Mr. Neville was here from Ray Hession to Bill Neville dated February 21, 1992, and you will notice that in that memorandum — so this is from Paxport; it is from Ray Hession

[Traduction]

Je voulais simplement vérifier, et je crois que vous l'avez précisé, monsieur Pascoe, dans vos remarques liminaires, que lorsque vous faisiez partie du bureau de M. Lewis, comme d'ailleurs le prouvent ces notes, vous avez assisté à plusieurs réunions en rapport avec l'aménagement de Pearson avant que ne soit publiée la demande de propositions et que lorsque l'on énumère les participants en faisant suivre leur nom de la mention «MO», j'imagine que cela veut dire «minister's office», c'est-à-dire qu'ils font partie du cabinet ministériel?

**M. Pascoe:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Je n'avais pas compris en fait que vous étiez l'adjoint spécial du ministre en ce qui concerne l'aviation et les aéroports et que tout naturellement vous aviez participé à toutes ces discussions concernant Pearson qui ont eu lieu pendant que vous faisiez partie du cabinet ministériel... pendant que M. Lewis était ministre des Transports?

**M. Pascoe:** Le dossier de l'aéroport Pearson était d'une grande importance pour M. Lewis. Je ne crois pas qu'il y ait eu une seule réunion d'information ministérielle hebdomadaire au cours de laquelle on n'ait pas parlé de Pearson. Certainement, l'aménagement des aérogares et des pistes était tout à fait prioritaire et, entre autres questions d'aviation, telles que le début des négociations «Ciel ouvert», la fin des négociations avec les administrations aéroportuaires de Montréal, Vancouver, Calgary, Edmonton, c'étaient les dossiers les plus importants que M. Lewis suivait de très près, qu'il avait à l'oeil.

**Le sénateur Kirby:** Il n'est donc pas déplacé de dire que lorsque vous étiez dans le cabinet de M. Lewis, vous étiez tout à fait au courant de la philosophie du gouvernement et en effet, tant au niveau bureaucratique que politique, de la philosophie du gouvernement à l'égard de toutes les questions en rapport avec Pearson?

**M. Pascoe:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Le document suivant dont je veux me servir est votre lettre au greffier en réponse à, j'imagine, la demande de M. Nelligan. Il s'agit d'une lettre que vous nous avez envoyée le 10 août. Je sais que M. Nelligan a dit qu'on l'a déjà lu pour mémoire. Mais je vais vous en donner un exemplaire au cas où vous ne l'auriez pas ici car je veux vous poser quelques questions à son sujet. D'accord?

**M. Pascoe:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** Au troisième paragraphe, je crois, de cette lettre et dans votre déclaration liminaire, vous dites que Paxport est devenu l'un de vos clients en avril 1992; c'est bien cela?

**M. Pascoe:** C'est exact.

**Le sénateur Kirby:** Je veux maintenant vous donner un autre document qui est le document numéro (je vous prie de m'excuser, on a mis du liquide correcteur dessus, je n'arrive pas à le lire), non ce n'est pas du liquide correcteur, c'est simplement que cela ne se voit pas bien sur la photocopie. C'est le document qui porte la lettre D. Et au sommet, le chiffre 733 y figure. Il s'agit d'une note de service qu'on a déjà mentionnée plus tôt lors du témoignage de M. Neville. Il s'agit d'une lettre de Ray Hession à Bill Neville

[Texte]

to Bill Neville. You will notice the second paragraph of that memorandum says that — there is an organization chart obviously attached which shows you, John Legate and Hugh Riopelle in the government relations box.

I am really puzzled because your letter to us and your opening statement said that Paxport became one of your clients in April of 1992 and this is a February 1992 memorandum. Why the inconsistency?

**Mr. Pascoe:** I don't think there is an inconsistency there, senator.

**Senator Kirby:** You were shown on an organization chart even though you never had a contract with them?

**Mr. Pascoe:** I was first approached by Mr. Hession roughly around — roughly sometime in February 1992, I don't recall the exact date, and asked whether or not there would be an opportunity for the two of us to do some business together. I explained my situation as far as my post-employment requirements were concerned. He said that was fine, that what he had in mind for me was the specific role he has outlined here dealing with provincial and municipal governments and non-government organizations, economic development groups and so on at the local level.

**Senator Kirby:** So even though you hadn't signed a contract you still appeared on the organization chart, like even though you didn't get a contract until two months later Paxport was still showing you on as one of their people.

**Mr. Pascoe:** I think that what Mr. Hession was doing at that point in time was planning all aspects of the Paxport effort going forward once the RFP was issued. The request for proposals didn't come out until, I believe, the second week of March, and I submitted a letter to the clerk, my formal letter of engagement. I don't know if you have a copy of it, senator, March 16, I again refer to April 1st.

**Senator Kirby:** I think you have just answered my question. I think what you just said quote — and I would like to quote exactly what you said — “My formal letter of engagement was dated some time in April.” That, needless to say I think intuitively, raises in my mind that there may well have been an informal arrangement as opposed to a formal one that may well have begun before April.

**Mr. Pascoe:** There was no effort on my part on behalf of Paxport prior to April 1st, sir.

**Senator Kirby:** On behalf of what?

**Mr. Pascoe:** On behalf of Paxport there was no effort on my part prior to April 1st.

**Senator Kirby:** In spite of the fact that you are shown on the chart.

[Translation]

datée du 21 février 1992 et vous noterez que dans cette note... donc elle vient de Paxport; c'est une lettre de Ray Hession à Bill Neville. Vous constaterez qu'on dit au deuxième paragraphe de cette note que... il y a un organigramme qui a été joint et qui vous fait figurer, ainsi que John Legate et Hugh Riopelle dans la case des relations avec le gouvernement.

Tout cela me laisse vraiment perplexe car vous avez dit dans la lettre que vous nous avez fait parvenir et dans votre déclaration liminaire que Paxport était devenu un de vos clients en avril 1992 et cette note est datée de février 1992. Pourquoi cette contradiction?

**M. Pascoe:** Je ne pense pas qu'il y ait contradiction ici, sénateur.

**Le sénateur Kirby:** Vous figurez sur l'organigramme d'une société alors que vous n'avez même pas de contrat avec elle?

**M. Pascoe:** Initialement, M. Hession a pris contact avec moi à peu près vers... à peu près en février 1992, et je ne me souviens pas de la date exacte, pour me demander si oui ou non il était possible que nous travaillions ensemble. Je lui ai expliqué ma situation pour ce qui est des exigences de l'après-mandat. Il a dit que tout allait bien puisqu'il prévoyait de m'assigner le rôle qui est précisé ici et qui consistait à traiter avec le gouvernement provincial, les administrations municipales, les organisations non gouvernementales, les groupes de développement économique, et cetera à l'échelle locale.

**Le sénateur Kirby:** Même sans avoir signé de contrat, vous figurez tout de même sur l'organigramme, même si vous n'avez obtenu le contrat que deux mois plus tard, Paxport vous donnait comme l'un de ses collaborateurs.

**M. Pascoe:** Ce que M. Hession faisait à l'époque, c'était de prévoir tous les aspects des efforts qui devraient permettre à Paxport d'avancer une fois que la demande de propositions serait publiée. Elle n'a pas été publiée, me semble-t-il, avant la deuxième semaine de mars et j'ai donné au greffier une lettre qui est ma lettre officielle d'embauche. Je ne sais si vous en avez un exemplaire, sénateur. Elle est du 16 mars, et je mentionne le 1<sup>er</sup> avril.

**Le sénateur Kirby:** Je crois que vous venez de répondre à ma question. Je pense que vous venez de dire (et j'aimerais vous citer exactement) «Ma lettre officielle d'embauche est datée du mois d'avril.» J'imagine que je peux déduire qu'il pouvait très bien y avoir une entente officieuse, et non officielle, qui aurait très bien pu prendre effet avant avril.

**M. Pascoe:** Je n'ai rien fait au nom de Paxport avant le 1<sup>er</sup> avril, monsieur.

**Le sénateur Kirby:** Au nom de qui?

**M. Pascoe:** Au nom de Paxport je n'ai rien fait avant le 1<sup>er</sup> avril.

**Le sénateur Kirby:** En dépit du fait que vous figuriez sur l'organigramme.

[Text]

Again on that document, just since you have it in front of you, and you just commented on it a minute ago, you will notice it says that you will deal strictly with the province of Ontario and Metro Toronto municipalities. Indeed, you echo that thought in your letter to the committee of August 10th because you say in, I guess it is the fourth paragraph of the letter:

It was not within my mandate from Paxport to lobby federal government politicians or officials...And in fact, I had no such contact over the course of my involvement as a consultant to Paxport...

In that case I would ask you to look at another document, which is number 000361, which is my letter E, which is a report on a meeting held at Paxport's request with government officials, specifically Mr. Power of Transport Canada, in which you are seen as being in attendance. And I guess I — I guess it depends on what you call contact. Maybe you never shook hands with the guy. But I find it hard to believe that you attended a meeting in January 1993 and that that — that that is consistent, I find it — I find that inconsistent with your statement that "...I had no such contact over the course of my involvement as a consultant to Paxport..." Can you explain the inconsistency?

**Mr. Pascoe:** It says January 1993.

**Senator Kirby:** I am reading from your letter to us, that is all.

**Mr. Pascoe:** Sorry, this is the first time I have seen this document. My immediate recollection of this particular meeting was that this was January 19th, 1993. This was immediately in the post- — in the period immediately following the point where Paxport was awarded the best overall proposal, and there was a process under way to assemble the negotiating team going forward with the negotiations with Transport Canada. My recollection was that Mr. Hession invited me to attend the meeting with him just to discuss those issues that I had been involved in.

I am sorry, I don't have any more recollection than that at this point.

**Senator LeBreton:** As a point of clarification on this particular point because the dates are — it says communications, but in your statement, Mr. Pascoe, you said, "I did list Paxport as one of my clients when I registered as a lobbyist under the federal lobbyist registration in January 1993."

**Senator Kirby:** All I am saying is his previous sentence says exactly — it is not my words, they are his words — he had no such contact with federal government politicians or officials, and then there is a memo that says he was at a meeting with officials. Those two statements cannot possibly be consistent. I am not arguing with the date. I am only arguing about there are two clear statements. One he said a statement of fact that he never saw a government officials; and, two, there is a record of a

[Traduction]

Toujours sur le même document, étant donné que vous l'avez sous les yeux et que vous venez de faire un commentaire à ce sujet il y a un instant, vous constaterez qu'on indique que vous allez avoir affaire uniquement à la province de l'Ontario et aux municipalités du Grand Toronto. Vous répétez en effet cela dans votre lettre du 10 août au comité puisque vous dites, je crois, au quatrième paragraphe de ladite lettre:

Il n'entrait pas dans mon mandat, qui m'était confié par Paxport, que je fasse pression auprès des responsables politiques ou des fonctionnaires du gouvernement fédéral... et en fait, je n'ai eu aucun contact de ce genre pendant toute la période où j'ai travaillé comme consultant pour Paxport...

Dans ce cas, je vous demanderais de regarder un autre document, qui porte le numéro 000361, et pour moi la lettre E. C'est le compte rendu d'une réunion qui a eu lieu à la demande de Paxport avec des responsables gouvernementaux, notamment M. Power, de Transports Canada, et à laquelle vous avez participé. Et j'imagine... j'imagine que cela dépend de ce que vous appelez «contact». Peut-être n'avez-vous jamais serré la main de ce monsieur. Mais je trouve difficile de croire que vous ayez participé à une réunion en janvier 1993 et que... vous trouviez que ce n'est pas une contradiction, j'estime... j'estime que c'est une contradiction avec votre déclaration suivante: «... je n'ai eu aucun contact de ce genre pendant que je travaillais comme consultant pour Paxport...» Pouvez-vous m'expliquer cette contradiction?

**M. Pascoe:** On parle de janvier 1993.

**Le sénateur Kirby:** Je me contente de lire la lettre que vous nous avez envoyée.

**M. Pascoe:** Je suis désolé, c'est la première fois que je vois ce document. Il me semble me souvenir que cette réunion a eu lieu le 19 janvier 1993. C'était immédiatement après... au cours de la période qui est venue immédiatement après le moment où on a annoncé que l'offre de Paxport représentait la meilleure proposition globale, alors qu'on était en train de constituer l'équipe qui allait négocier avec Transports Canada. Il me semble me souvenir que M. Hession m'a invité à participer à la réunion à ses côtés, simplement pour discuter des questions auxquelles j'avais travaillé.

Je regrette, je ne me souviens pas d'autre chose pour l'instant.

**Le sénateur LeBreton:** J'aimerais des précisions sur ce point particulier parce que les dates sont... on parle de communication, mais dans votre déclaration, monsieur Pascoe, vous avez dit: «J'ai cité Paxport comme l'un de mes clients lorsque je me suis enregistré comme lobbyiste en vertu de la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes du gouvernement fédéral, en janvier 1993.»

**Le sénateur Kirby:** Tout ce que je veux dire, c'est que dans la phrase qui précède il dit exactement (ce ne sont pas mes mots, ce sont les siens) qu'il n'a jamais eu de tels contacts avec des responsables politiques ou des fonctionnaires du gouvernement fédéral, et il y a cette note qui dit qu'il a participé à une réunion avec des fonctionnaires. Ces deux déclarations ne concordent pas. Je ne discute pas les dates. Je veux simplement dire qu'il y a deux déclarations différentes. D'une part, il déclare qu'il n'a jamais vu



[Texte]

meeting that he was in attendance where government officials were present. I am not arguing the date issue. I am arguing whether or not his statement in his letter to us of August 10, which in fact he repeated under oath in his opening statement, is correct. That is all I am asking.

**Mr. Pascoe:** If I may, I can just point to the first point on the memo, Mr. Power's memo January 26, 1993:

The primary purpose of the meeting was to provide Mr. Hession an opportunity to be updated on the status of discussions with Transport Canada as he had only recently returned from vacation.

My recollection was that Mr. Hession and I met that morning. I met him through the course of my involvement with Paxport every couple of weeks just to update him on issues that I was involved in. It may well have been that Mr. Hession said, "I am going off to meet Wayne Power to get updated on Pearson issues. Why don't you come along with me?" I think it was really just a matter of coincidence.

The only contribution I think I would have been able to make in a meeting like that was to discuss those issues that I was involved in on behalf of Paxport, which were issues relating to the municipalities, which is an issue of significant concern to Transport Canada management at Pearson airport.

But as to nailing me down specifically on the fact that I had no contact with officials, I guess on Paxport business I didn't have specific contact with officials. I had worked at Transport Canada for over a year. There were a lot of officials who had become friends, people who I kept in touch with from time to time. I guess I should clarify that —

**Senator Kirby:** We understand the social aspect.

**Mr. Pascoe:** — on specific Paxport issues this is not part of my mandate.

**Senator Kirby:** Okay. My last question — couple of questions actually deal with your interpretation of the Post-Employment Code, commonly known as the conflict of interest guidelines.

In your letter and again in your opening statement you make the observation that because the RFP was not issued until March 1992 correctly, as you say, it was also correctly five years after you left government service and therefore since the conflict of interest guidelines restrict what you can do with respect to, and I am quoting now from the act, "specific ongoing proceedings or transactions," your view was that even though you had this substantial amount of information because you said a few minutes ago you were in the period of time you were in the minister's office you were very much up to date on government thinking with respect to Pearson on the early stages of development of the RFP conditions, et cetera, that even though you had that you said precisely because the RFP had not been

[Translation]

de responsables du gouvernement, et d'autre part, il y a le compte rendu d'une réunion où on signale sa présence alors que des responsables du gouvernement sont là. Je ne discute pas la question des dates. J'essaie de savoir si oui ou non, la déclaration qu'il fait dans la lettre du 10 août qu'il nous a envoyée, et qu'il a d'ailleurs répétée sous serment dans sa déclaration liminaire, est exacte. C'est tout ce que je demande.

**M. Pascoe:** Si vous me le permettez, j'attire votre attention sur le premier point de la note de service, je veux parler de la note de service de M. Power datée du 26 janvier 1993.

L'objectif premier de la réunion était de donner à M. Hession l'occasion d'être mis au courant de l'état d'avancement des discussions avec Transports Canada étant donné qu'il était rentré tout récemment de vacances.

Je me souviens avoir rencontré M. Hession ce matin-là. Je le rencontrais tous les 15 jours pendant mon travail pour Paxport pour le mettre simplement au courant des questions dont je m'occupais. Il se peut très bien que M. Hession ait dit: «Je m'en vais rencontrer Wayne Power pour être mis au courant de l'affaire Pearson. Pourquoi ne venez-vous pas avec moi?» Je pense que cela a été en fait une pure coïncidence.

La seule contribution que j'aurais pu faire dans une réunion comme celle-là aurait été de discuter des questions dont je m'occupais au nom de Paxport, qui étaient en rapport avec les municipalités, et elles inquiètent beaucoup la direction de Transports Canada à l'aéroport Pearson.

Mais pour ce qui est d'essayer de me coincer parce que j'ai dit que je n'avais eu aucun contact avec des responsables, j'imagine que pour l'affaire Paxport, je n'ai eu aucun contact particulier avec des fonctionnaires. Il est vrai que j'avais travaillé à Transports Canada pendant plus d'un an et que bon nombre de fonctionnaires étaient devenus mes amis, des gens avec qui je reprends contact de temps à autre. J'imagine que je dois préciser que...

**Le sénateur Kirby:** Nous comprenons l'aspect social.

**M. Pascoe:** ...pour les questions précisément en rapport avec Paxport, cela ne faisait pas partie de mon mandat.

**Le sénateur Kirby:** Très bien. Ma dernière question... ou plutôt mes quelques dernières questions portent en fait sur l'interprétation du Code relatif à l'après-mandat, plus couramment cité comme les lignes directrices concernant les conflits d'intérêts.

Dans votre lettre et à nouveau dans votre déclaration liminaire, vous faites remarquer que parce que la demande de propositions n'a pas été publiée avant mars 1992 en fait, comme vous le dites, et que c'était aussi cinq ans après que vous ayez quitté le service du gouvernement, et, étant donné que les lignes directrices concernant les conflits d'intérêts restreignent vos activités relativement, et je cite le texte, «à une procédure, à une transaction...», vous estimez que même si vous aviez un assez grand nombre de renseignements, parce que vous avez dit il y a quelques minutes que lorsque vous faisiez partie du cabinet ministériel, vous étiez très au courant de la philosophie du gouvernement concernant Pearson pendant les premières activités d'élaboration des conditions de la demande de propositions,

[Text]

issued, therefore, there was no specific ongoing proceeding or transaction and therefore you were okay within the conflict of interest guidelines. Is that a fair statement as to what you said?

**Mr. Pascoe:** That is fair.

**Senator Kirby:** I guess my question is — I am not a lawyer, but I think I understand the spirit of the law as opposed to the legal side of it, and you may in fact be in a very, very narrow, very carefully defined sense legally correct. It does seem to me that if you have been to meetings while you were in the minister's office or were in the process that were clearly involved with the process that ultimately led up to the issuance of the RFP, that clearly that is the kind of switching sides conditions that the conflict of interest guidelines are designed to prevent because I mean in that theory what you could have done is you could have stayed employed in the minister's office until 24 hours before the RFP was issued, you could have switched the next day, and under your definition that would have been absolutely acceptable behaviour, where I think any reasonable person would say that such behaviour would have been blatantly in violation of the spirit of the guideline.

I notice in connection with that that you were one of the people that Paxport listed when they wanted a large number of people to have access to the data room. You were one of the people who were given access to the data room on March 24, 1992. That is the day that — that document, by the way, Mr. Chairman, we don't need to circulate, but the document is 0001382. It simply verifies that Mr. Pascoe was one of the people on Paxport's behalf who was to have access to the data room.

I think access to the data room would have been an enormous benefit to one of the bidders simply because you understood an awful lot of the documents that would have been in the room because you would have known those documents from your time in government.

I guess my question to you is: Do you really — well, you may well have stayed within the narrow legality of the conflict of interest guidelines, do you really think what you did was consistent with the spirit of the guideline?

**Mr. Pascoe:** Absolutely.

**Senator Kirby:** You would buy my theory that in fact, you could have left the minister's office the day before the RFP was issued and still have been consistent?

**Mr. Pascoe:** No. We have to consider what issues we were dealing with in the minister's office at the time that I was there up until April of 1991. All that had happened was that the minister had announced in October of 1990 his intention to issue a request for proposal and to run a competitive bid process.

[Traduction]

et cetera, que même si vous disposiez de cela, vous avez dit précisément que parce que la demande de propositions n'avait pas été publiée, il n'y avait donc pas de procédure ou de transaction en cours et que vous étiez donc en règle avec les lignes directrices concernant les conflits d'intérêts. Est-ce là ce que vous avez dit?

**M. Pascoe:** Oui.

**Le sénateur Kirby:** J'imagine que ma question... je ne suis pas avocat, mais je crois que je comprends l'esprit de la loi plus que son aspect juridique, et vous pouvez en fait avoir raison dans un sens juridique très, très étroit, très précisément défini. Il me semble que si vous avez participé à des réunions pendant que vous faisiez partie du cabinet ministériel ou pendant que vous participiez au processus qui a donné lieu en définitive à la publication de la demande de propositions, vous avez changé de camp, et c'est précisément le genre de situation que l'on veut éviter avec les lignes directrices concernant les conflits d'intérêts. En effet, selon cette théorie, vous auriez très bien pu rester employé au cabinet ministériel jusqu'à la veille de la publication de la demande de propositions, vous auriez pu changer de camp le jour suivant et, d'après la définition que vous donnez, cela aurait été une conduite tout à fait acceptable, alors qu'il me semble que toute personne raisonnable estimerait que ce comportement est en contravention flagrante avec l'esprit des lignes directrices.

Je constate à cet égard que vous avez été nommé par Paxport parmi les nombreuses personnes pour lesquelles la société demandait l'accès à la salle des données. Vous êtes parmi ceux à qui on a accordé l'accès à la salle des données le 24 mars 1992. C'est le jour où... ce document, soit dit en passant, monsieur le président, il n'est pas nécessaire de le distribuer, mais il s'agit du document 0001382. Il montre simplement que M. Pascoe était l'une des personnes qui devaient avoir accès à la salle des données au nom de Paxport.

Je crois que l'accès à la salle des données constituait un énorme avantage pour l'un des soumissionnaires, simplement parce que vous connaissiez la plupart des documents qui étaient dans cette salle depuis l'époque où vous étiez au gouvernement.

Ma question est donc la suivante: Pensez-vous vraiment... peut-être êtes-vous resté dans les strictes limites de la légalité par rapport aux lignes directrices concernant les conflits d'intérêts, pensez-vous vraiment que ce que vous avez fait était conforme à l'esprit des lignes directrices?

**M. Pascoe:** Absolument.

**Le sénateur Kirby:** Vous seriez d'accord avec mon raisonnement, selon lequel vous auriez pu quitter le bureau du ministre la veille de la publication de la demande de propositions et avoir agi conformément aux lignes directrices?

**M. Pascoe:** Non. Il faut savoir de quelles questions je m'occupais lorsque j'étais au cabinet ministériel, c'est-à-dire jusqu'en avril 1991. Tout ce qui s'était passé, c'est que le ministre avait annoncé en octobre 1990 son intention de publier une demande de propositions et d'organiser un appel d'offres ouvert.

[Texte]

As I said in my statement, the focus of our efforts following that announcement was to identify all of the issues that were relevant to the development of the RFP. I think others have testified before you that there were a whole range of issues, everything from how much foreign ownership shall we allow in the consortium; in view of the interest of Airport Development Corporation and Mr. Huang and Mr. Danczkay in Terminal 1 and 2, what are the monopoly and competition considerations; what kind of obligations do we have to the employees of Transport Canada at the airport; what kind of obligations do we have to all of the leaseholders; and what is the role of the airlines in the consortium? And this meeting that you referred to in your first question, there was a series of meetings that were held with the developers the week of the 15th of April of 1991. Those kinds of questions were being put to the developers on behalf of the government with the officials who were putting together the RFP. Those issues were not resolved. In fact, the cabinet shuffle was a week later and off we went to Solicitor General. Those issues were not resolved by the time I left the minister's office.

In the meantime, I was off in a Justice policy portfolio dealing with criminal justice issues for six months. I left the government. I returned to Toronto. I set up my business and started to try to develop business leads and contacts.

In the meantime, those issues that we had been dealing with and had been left unresolved when we left Transport were addressed by officials, by the minister, I presume by cabinet, perhaps it went back to Treasury Board, I don't know; and the RFP was issued in March of 1992.

Anything that I had any involvement in in April of 1991 was irrelevant to Paxport by the time I started working with them in April of 1992.

I can't think of a single thing that — a single bit of knowledge that I would have had at that point in time that would have been relevant to Paxport in their response to the RFP.

That being said, my responsibilities for Paxport had nothing to do with the response to the RFP or the development of their proposal. I wasn't asked to participate or to contribute and I made no such contribution.

**Senator Kirby:** As I listen to you reel off — I am impressed with your knowledge of the Pearson airport issues as you reeled off the litany of issues that clearly ultimately had to be resolved in the — in anyone's response to the RFP. You are obviously extremely knowledgeable about them and, clearly, you would have been of enormous help given that background of knowledge you had acquired inside the government, you would have been of enormous help in developing an RFP, particularly since you had access to the data room and thereby inevitably

[Translation]

Comme je l'ai dit dans ma déclaration, à la suite de cette annonce, nous avons concentré nos efforts sur l'identification de toutes les questions qui étaient pertinentes pour l'élaboration de la demande de propositions. Je crois que d'autres personnes qui ont témoigné vous ont dit qu'il y avait toute une série de questions, et je vais en citer quelques-unes: quelle participation étrangère autoriserons-nous pour les consortiums; étant donné l'intérêt de la *Airport Development Corporation* et de MM. Huang et Danczkay pour l'aérogare 1 et 2, quels problèmes de monopole et de concurrence cela pose-t-il; quel genre d'obligations avons-nous envers les employés de Transports Canada de l'aéroport; quel genre d'obligations avons-nous envers tous les titulaires de domaine à bail; et quel est le rôle des compagnies aériennes dans le consortium? Quant à la réunion que vous avez mentionnée dans votre première question, je dois dire qu'il y a eu toute une série de réunions qui ont eu lieu avec les promoteurs au cours de la semaine du 15 avril 1991. Nous posons ce genre de questions aux promoteurs au nom du gouvernement en présence des fonctionnaires qui devaient mettre au point la demande de propositions. Ces questions n'ont pas reçu de réponse. En fait, le remaniement du Cabinet a eu lieu une semaine plus tard et nous sommes partis chez le solliciteur général. Ces questions n'avaient pas été résolues lorsque j'ai quitté le cabinet ministériel.

Dans l'intervalle, on m'a confié un portefeuille de politique juridique et c'est ainsi que je me suis occupé pendant six mois de questions de justice pénale. J'ai ensuite quitté le gouvernement. Je suis retourné à Toronto. J'ai créé mon cabinet et j'ai commencé à essayer de me constituer des pistes et des contacts pour mon travail.

Dans l'intervalle, les questions dont nous nous étions occupés et qui étaient restées sans réponses lorsque nous avons quitté les Transports ont été résolues par les fonctionnaires, par le ministre, j'imagine par le Cabinet, sans doute ont-elles à nouveau été soumises au Conseil du Trésor, je ne sais pas; et la demande de propositions a été publiée en mars 1992.

Tout ce à quoi j'avais participé en avril 1991 était sans intérêt pour Paxport lorsque j'ai commencé à travailler pour cette société en avril 1992.

Je n'arrive pas à penser à une seule chose — à un seul élément d'information que j'ai pu avoir à l'époque qui aurait pu être intéressant pour Paxport, pour sa réponse à la demande de propositions.

Ceci dit, mes responsabilités chez Paxport n'avaient rien à voir avec la réponse à la demande de propositions ou avec l'élaboration de la proposition. On ne m'a pas demandé ma participation ou ma contribution, et je n'y ai donc pas pris part.

**Le sénateur Kirby:** En vous écoutant débiter... je suis impressionné de votre connaissance des questions relatives à l'aéroport Pearson tandis que vous débitez la litane des questions qui devaient en définitive être résolues dans le... dans toutes les réponses à la demande de propositions. Vous semblez fort bien les connaître et vous avez dû sans conteste être d'une aide précieuse, étant donné le bagage que vous aviez acquis au sein du gouvernement, vous avez dû être d'une aide précieuse pour l'élaboration de l'offre, surtout étant donné que vous aviez accès à



[Text]

would have seen during your time in Transport some of the documents, not all of them obviously, but some of the key documents that must have been in the data room, knowing what was in the data room, and we have had evidence on that already.

**Mr. Pascoe:** You flatter me, senator, with your assessment of my knowledge about airport issues generally. The nature of — as you know, the political assistant's job is you really get a small taste of some of the issues as they flash by you, and I gave you a list of some of the issues I would deal with in a typical day. I would by no means represent myself as being, you know, intimately knowledgeable with airport operations. Certainly it was something I learned a great deal about while I was at Transport. But as far as all the documentation in the data room is concerned, I saw the list of people that Paxport had identified as being eligible to enter the data room. My name was included on that list because I think they wanted to include everybody just to make sure if the occasion arose. But I think that if you look at the records of who actually entered the data room you won't find my name because, once again, the scope of my responsibilities had nothing to do with what was in the data room or the preparation of the Paxport proposal.

**Senator Kirby:** I don't have any more questions, Mr. Chairman.

**Senator Grafstein:** Am I allowed to follow?

**The Chairman:** I have one myself. I gather that the thrust of Senator Kirby's questions have really nothing to do with the questions asked of previous lobbyists. He is getting you to defend your position, as defending your compliance with the conflict of guideline regulations. Apparently you made an arrangement with Mr. Hession in which you satisfied yourself and Mr. Hession that you were not going to lobby any federal officials, that you were going to be restricted to the province of Ontario and the municipalities in that province, Metro Toronto particularly, as it affected the airport.

**Mr. Pascoe:** The greater Toronto area, yes.

**The Chairman:** While you attended a meeting with Mr. Power you did so, with brackets it says "communications", and if you went to the data room or any place else, the simple question is: Did you lobby any federal officials?

**Mr. Pascoe:** No.

**The Chairman:** During your term or the term that you were under contract, you didn't talk about this matter to any politician or any public servant?

**Mr. Pascoe:** If an opportunity came up to say hello to somebody who I had spent four years working with, "How is it going? I hear you are working on the Paxport file. How are things?" "Fine." If you classify that as some form of contact,

[Traduction]

la salle des données et qu'inévitablement, vous avez dû pendant votre période de service aux Transports voir certains de ces documents, pas tous évidemment, mais certains des documents essentiels qui devaient se trouver dans la salle des données, sachant ce qui se trouvait dans cette salle, et nous en avons déjà eu des preuves.

**M. Pascoe:** Vous me flattez, sénateur, avec cette évaluation que vous faites de mes connaissances des questions aéroportuaires de façon générale. La nature de... comme vous le savez, le travail d'adjoint politique vous permet d'avoir une idée de certaines des questions dont vous apercevez les dossiers et je vous ai donné une liste de quelques-unes de celles dont je m'occupais au cours d'une journée normale de travail. Je ne dirais en aucun cas que je connais intimement le fonctionnement des aéroports. J'en ai beaucoup appris à ce sujet pendant que j'étais à Transports Canada. Mais en ce qui concerne toute la documentation qui se trouvait dans la salle des données, j'ai vu la liste des gens que Paxport a établie pour l'accès à la salle des données. Mon nom y figurait parce que je crois qu'on souhaitait y voir tout le monde simplement au cas où l'occasion se présenterait. Mais si vous regardez les registres des personnes qui ont en fait pénétré dans la salle des données, vous ne trouverez pas mon nom car, je le répète, mes responsabilités n'avaient rien à voir avec ce qui s'y trouvait ou avec la préparation de la proposition Paxport.

**Le sénateur Kirby:** Je n'ai pas d'autres questions, monsieur le président.

**Le sénateur Grafstein:** Puis-je poursuivre?

**Le président:** J'ai moi-même une question. J'imagine que la portée des questions du sénateur Kirby n'a en fait rien à voir avec celles qui ont été posées aux lobbyists qui vous ont précédé. Il vous force à défendre votre position, à prouver que vous avez bien respecté le règlement concernant les conflits d'intérêts. Apparemment, il a été entendu entre vous et M. Hession que vous n'alliez pas faire pression auprès des fonctionnaires fédéraux, que vous alliez vous limiter à la province de l'Ontario et aux municipalités de cette province, au Grand Toronto notamment, eu égard à l'aéroport.

**M. Pascoe:** À la région du Grand Toronto, oui.

**Le président:** Lorsque vous avez assisté à la réunion avec M. Power, vous avez fait de la «communication»... on l'indique entre guillemets, et lorsque vous êtes allé à la salle des données, si vous y êtes allé, ou n'importe où ailleurs, j'aimerais savoir tout simplement si vous avez fait pression auprès de fonctionnaires fédéraux?

**M. Pascoe:** Non.

**Le président:** Pendant votre mandat ou du moins pendant que vous remplissiez votre contrat, vous n'avez parlé de cette question à aucun politicien ou fonctionnaire?

**M. Pascoe:** Si j'ai eu la possibilité de saluer quelqu'un avec qui j'avais travaillé pendant quatre ans et qu'on m'ait demandé: «Comment vont les affaires? J'ai appris que vous travailliez sur le dossier Paxport. Comment vont les choses?» et que j'ai répondu:

[Texte]

then yes; but as far as responsibility for lobbying for the express purpose of landing this particular contract, the answer is no.

**The Chairman:** Persuasive arguments in advocating that what you were paid to do. You were restricted to and you stuck to the Toronto area?

**Mr. Pascoe:** That is correct, sir.

**The Chairman:** All right.

**Senator Kirby:** In spite of that, Mr. Chairman, since you are leading the witness, I don't mind, I just ought to point out, though, that, clearly, Mr. Pascoe did have at least one meeting we know of, and maybe he had others, but the only one we have evidence of is the memorandum of the meeting that I tabled. So he clearly (a) did attend meetings with federal officials contrary to what he told us in his letter and what he said in his opening statement; and (b) they were meetings — at least one meeting at which he was there on behalf of Paxport discussing, as the memorandum is clear, Paxport-type issues. That is all I am saying.

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, just a brief question, if I might, a followup on both the line of questioning of you and Senator Kirby.

Mr. Pascoe, have you had any contact following leaving the government with John Moore of Coopers and Lybrand?

**Mr. Pascoe:** No.

**Senator Grafstein:** No contact with him whatsoever.

You were present, I guess, in the minister's office, and I am referring to a memorandum prepared by Mr. Hession on April 16th, 1991 from Mr. Hession to Mr. Matthews. It is April — I don't have the document date.

**Senator LeBreton:** What is the number on it?

**Senator Grafstein:** I don't have it here. The date of the memorandum was — memo was April 16th from Mr. Hession to Don Matthews, Mr. Jack Matthews, Lawrence Sinclair and Mr. Trevor Carnahoff. I think it was earlier referred to by Senator Kirby. Do you have that memorandum? Yes.

In that memorandum it states:

Andy Pascoe represented the Minister's office along with John Moore of Coopers, Lybrand who has been retained by the Minister to ensure the probity of the proposal call process.

Were you involved in working out the terms of the retainer with Mr. Moore when you were in the minister's office?

**Mr. Pascoe:** No. Coopers and Lybrand was retained by, I assume through a contract with Transport Canada, to ensure — the term here says probity, but the fairness of the proposal call process as referred to in Mr. Matthews memo and since —

**Senator Grafstein:** Mr. Hession's —

[Translation]

«Bien». Si vous estimez qu'il s'agit là de contacts, oui, j'en ai eu. Mais pour ce qui est de ma responsabilité de faire pression en vue d'obtenir le contrat en question, la réponse est non.

**Le président:** Vous deviez trouver des arguments persuasifs pour défendre votre cause; c'est bien pour cela que vous étiez payé? Vous deviez vous limiter à la région de Toronto. C'est ce que vous avez fait?

**M. Pascoe:** C'est exact, monsieur.

**Le président:** Très bien.

**Le sénateur Kirby:** Et pourtant, monsieur le président, puisque vous interrogez le témoin, je n'y vois pas d'inconvénient, je tiens simplement à préciser cependant qu'il semble évident que M. Pascoe ait au moins eu une réunion dont nous ayons connaissance, et peut-être y en a-t-il eu d'autres, mais la seule dont nous avons des preuves est le compte rendu de la réunion que j'ai versé au dossier. De toute évidence, a) il a assisté à des réunions avec des fonctionnaires fédéraux contrairement à ce qu'il nous a dit dans sa lettre et à ce qu'il a déclaré dans ses remarques liminaires et b) il y a eu des réunions... au moins une où il se trouvait là au nom de Paxport pour discuter, comme la note l'indique clairement, des questions en rapport avec Paxport. C'est tout ce que je dis.

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, j'aurais une question brève, si vous me le permettez, qui fait suite à ce que vous et le sénateur Kirby avez demandé.

Monsieur Pascoe, avez-vous eu des contacts avec John Moore, de *Coopers and Lybrand*, après avoir quitté le gouvernement?

**M. Pascoe:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Absolument aucun contact avec lui.

Vous étiez présent, je crois, dans le bureau du ministre et je vous renvoie à la note de service préparée par M. Hession le 16 avril 1991, et qui était destinée à M. Matthews. Nous sommes en avril... je n'ai pas la date exacte du document.

**Le sénateur LeBreton:** Quel numéro porte-t-il?

**Le sénateur Grafstein:** Je ne l'ai pas. La date de la note de service était... note du 16 avril de M. Hession à Don Matthews, Jack Matthews, Lawrence Sinclair et Trevor Carnahoff. Le sénateur Kirby l'a mentionnée plus tôt. Avez-vous cette note? Oui.

Il est dit dans cette note:

Andy Pascoe représentait le cabinet ministériel avec John Moore de Coopers et Lybrand, cabinet qui avait été retenu par le ministre pour garantir l'honnêteté de l'appel d'offres.

Avez-vous participé à l'élaboration des conditions du contrat de M. Moore lorsque vous étiez au cabinet ministériel?

**M. Pascoe:** Non. *Coopers and Lybrand* ont été retenus par, j'imagine dans le cadre d'un contrat avec Transports Canada, pour garantir... on parle ici d'honnêteté, mais il s'agit d'équité de l'appel d'offres dont on parle dans la note de M. Matthews étant donné...

**Le sénateur Grafstein:** De M. Hession...

[Text]

**Mr. Pascoe:** Mr. Hession's memo to Mr. Matthews.

This particular meeting, and there were a series of three meetings, one with Paxport, one with Canadian Airports Limited, the British Airports Authority led consortium and one with Airport Development Corporation, Huang and Danczkay, was just as it says here:

The purpose of the meeting was to review progress to date on the Terminal 1 and 2 redevelopment project and to solicit our views on some key aspects of the project.

Mr. Lewis, following his announcement on October 1990 that he was going to be running a fair and open competition and that the next several months would be spent addressing key policy issues relevant to the RFP, made it very clear to the consortia at the time that they would be approached at the appropriate juncture and asked for their input into the — their feedback, I guess, their input into the development of the RFP. And this particular meeting that Mr. Hession refers to in his April 16th memo which reflects, I would assume, without having seen it, the contents of the memo to file from Mr. Power of the same date was really a sort of reflection of Mr. Lewis' commitment to consult with the developers at key points through the process. We asked them a series of questions on issues that I referred to previously.

I was really only there in the capacity of representing the minister just to say, "This is exactly what we said we would do and we are doing it." Mr. Moore, I guess, was at that particular meeting because Coopers and Lybrand had been retained to ensure that it was a fair and even process throughout the piece. But the meeting was really led by Mr. Power and I believe Mr. Berigan.

**Senator Grafstein:** From the time of that meeting to the time you left government did you have any further contact with Mr. Moore?

**Mr. Pascoe:** With Mr. Moore, no.

**Senator Grafstein:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator LeBreton.

**Senator LeBreton:** Thank you, Mr. Chairman, and welcome, Mr. Pascoe.

I am just going to — I have got —

**The Chairman:** Senator LeBreton, I have to interrupt for a minute.

Is it agreeable, senators, that we will break at 11:30 — we will follow our regular time period.

**Senator Kirby:** Yes, Mr. Chairman, we will, but consistent with what we did yesterday, I don't believe our side has any more questions for Mr. Pascoe, so if going to 20 to 12 helps the witness and allows us to start fresh with a new witness at the break, that is fine. I am trying to make it easier.

**The Chairman:** Senator LeBreton is the last one.

**Senator LeBreton:** Thanks, Mr. Chairman. I don't imagine I will be going to 20 to 12.

[Traduction]

**M. Pascoe:** La note de M. Hession à M. Matthews.

Cette réunion, et il y en a une série de trois, une première avec Paxport, une deuxième avec *Canadian Airports Limited*, le consortium dirigé par *British Airports Authority* et une troisième avec *Airport Development Corporation*, Huang et Danczkay, a été organisée pour les raisons indiquées ici:

L'objectif de la réunion est de voir où en est à l'heure actuelle le projet de réaménagement des aérogares 1 et 2 et d'obtenir notre avis sur certains aspects essentiels du projet.

M. Lewis, après l'annonce d'octobre 1990 selon laquelle il allait organiser un processus juste et ouvert et qu'au cours des mois suivants il allait s'occuper des questions essentielles de politique en rapport avec la demande de propositions, a dit clairement aux consortiums à l'époque qu'on s'adresserait à eux au moment voulu et qu'on leur demanderait leur avis sur... leur sentiment, j'imagine, leur avis sur l'élaboration de la demande de propositions. Et la réunion dont M. Hession parle dans sa note du 16 avril qui reprend, j'imagine, puisque je ne l'ai pas vue, la note de M. Power qui figure dans le dossier et porte la même date, a servi à redire l'engagement de M. Lewis à consulter les promoteurs à des moments essentiels du processus. Nous leur avons posé une série de questions sur les sujets que j'ai mentionnés plus tôt.

Je n'y étais que pour représenter le ministre et pour dire simplement: «C'est exactement ce que nous avons dit que nous allions faire et nous le faisons.» M. Moore, j'imagine, assistait à cette réunion parce que *Coopers and Lybrand* avaient été retenus pour garantir l'équité de tout le processus. Mais la réunion était en fait dirigée par M. Power et je crois aussi par M. Berigan.

**Le sénateur Grafstein:** Entre cette réunion et le moment où vous avez quitté le gouvernement, avez-vous eu d'autres contacts avec M. Moore?

**M. Pascoe:** Avec M. Moore, non.

**Le sénateur Grafstein:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Sénateur LeBreton.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président. Soyez le bienvenu, M. Pascoe.

Je veux simplement... je dois...

**Le président:** Sénateur LeBreton, je dois vous interrompre un instant.

Est-il entendu, chers collègues, que nous allons nous arrêter à 11 h 30... nous allons suivre notre horaire habituel.

**Le sénateur Kirby:** Oui, monsieur le président, mais conformément à ce que nous avons fait hier, je ne crois pas que de notre côté, nous ayons d'autres questions à poser à M. Pascoe, si en poursuivant jusqu'à 11 h 40, nous rendions service au témoin, cela nous permettrait de recommencer avec un nouveau témoin après la pause, ce qui serait bien. J'essaie de faciliter les choses.

**Le président:** Le sénateur LeBreton est la dernière.

**Le sénateur LeBreton:** Merci, monsieur le président. Je ne pense pas avoir besoin de ces 10 minutes supplémentaires.



[Texte]

I have a few questions, and they are very direct questions, and I think as a result of your statements, and I just want to put these on the record officially. In your role as working for Paxport Management Inc., did you meet developers or lobbyists on your own without officials being present?

**Mr. Pascoe:** In my role in the minister's office?

**Senator LeBreton:** No. I said with Paxport Management Inc. Did you meet with developers or lobbyists on your own without officials being present, while you were working with Paxport Management Inc.?

**Mr. Pascoe:** I am sorry, I am not following the question.

**Senator LeBreton:** I was just trying to establish — you talked about working — you talked about working in Metro Toronto with the municipalities. I am just trying to establish for the record that you did not meet with the developers.

**Mr. Pascoe:** The developer was my client at that point in time. Do you mean while I was in the minister's office or — what I said in my statement was that — in one of my comments that this was relevant to my work in the minister's office. The only meeting I would have had with ministers and with developers or lobbyists in the course of my role in the minister's office would have been that meeting in April of 1991.

**Senator LeBreton:** Okay. I am sorry, Mr. Pascoe, I was — I am losing my voice and I wasn't meaning to intend — obviously, you were working with your own company in Toronto.

I have some specific questions with regard, then, to your role as an employee of Minister Lewis. Did you ever deal directly with the deputy minister on matters with regard to, you know, the responsibilities you had in the minister's office in your role as a special assistant to the minister?

**Mr. Pascoe:** Directly with the deputy minister, no. That relationship was between the chief of staff and the deputy minister. That is traditional.

**Senator LeBreton:** Did you have any contact with the Privy Council Office?

**Mr. Pascoe:** On Pearson issues?

**Senator LeBreton:** Yes, on this subject.

**Mr. Pascoe:** No.

**Senator LeBreton:** Did you have any contact with the Prime Minister's Office?

**Mr. Pascoe:** On Pearson again?

**Senator LeBreton:** Yes.

**Mr. Pascoe:** No.

**Senator LeBreton:** Did you ever attend a cabinet meeting or a meeting of the P&P?

**Mr. Pascoe:** No.

**Senator LeBreton:** Okay. I want to refer specifically to some minutes that we got yesterday with regard to some responsibilities you had with Paxport Management Inc. I really wish we

[Translation]

J'ai quelques questions, mais elles sont très directes et découlent de vos déclarations. Je veux simplement qu'elles figurent officiellement au procès-verbal. Lorsque vous travailliez pour *Paxport Management Inc.*, avez-vous rencontré des promoteurs ou des lobbyistes tout seul, sans la présence de fonctionnaires?

**M. Pascoe:** Lorsque je travaillais au cabinet ministériel?

**Le sénateur LeBreton:** Non. J'ai bien dit avec *Paxport Management Inc.* Avez-vous rencontré des promoteurs ou des lobbyistes seul, en dehors de la présence de fonctionnaires, lorsque vous travailliez pour *Paxport Management Inc.*?

**M. Pascoe:** Je suis désolé, je ne comprends pas la question.

**Le sénateur LeBreton:** J'essayais de voir... vous avez parlé de travailler... vous avez dit travailler avec les municipalités du Grand Toronto. J'essayais simplement de vérifier officiellement que vous n'aviez pas rencontré de promoteurs.

**M. Pascoe:** Le promoteur était mon client à ce moment-là. Voulez-vous dire lorsque j'étais au cabinet du ministre ou... je dis dans ma déclaration... je fais remarquer que cela était en rapport avec mon travail au cabinet ministériel. La seule réunion que j'ai eue avec des ministres et des promoteurs ou des lobbyistes pendant que j'étais au cabinet du ministre, a dû être cette réunion d'avril 1991.

**Le sénateur LeBreton:** Très bien. Je vous prie de m'excuser, monsieur Pascoe, je... je suis en train de perdre ma voix et je n'avais aucunement l'intention... de toute évidence, vous travailliez pour votre propre cabinet à Toronto.

J'ai ensuite quelques questions précises concernant votre rôle lorsque vous étiez l'employé du ministre Lewis. Avez-vous jamais traité directement avec le sous-ministre pour des questions concernant, vous savez, les responsabilités que vous aviez au cabinet ministériel à titre d'adjoint spécial du ministre?

**M. Pascoe:** Directement avec le sous-ministre, non. Ce sont traditionnellement le directeur de cabinet et le sous-ministre qui sont en rapport.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous eu des contacts avec le Bureau du Conseil privé?

**M. Pascoe:** Au sujet de l'affaire Pearson?

**Le sénateur LeBreton:** Oui, à ce sujet.

**M. Pascoe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous eu des contacts avec le cabinet du premier ministre?

**M. Pascoe:** À nouveau au sujet de l'affaire Pearson?

**Le sénateur LeBreton:** Oui.

**M. Pascoe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Avez-vous jamais participé à une réunion du Cabinet ou à une réunion du comité de P et P?

**M. Pascoe:** Non.

**Le sénateur LeBreton:** Très bien. Je vais maintenant vous renvoyer à un compte rendu que nous avons eu hier et qui concerne certaines responsabilités que vous aviez pour *Paxport*

[Text]

would have had this document when Mr. Bandeen appeared, but I would like — I am going to read it into the record.

“Jack Matthews” — this is a meeting — this is a document 001316. It is a Paxport meeting with GTRAA.

**Senator Grafstein:** Can you tell us the date of that?

**Senator LeBreton:** It was in our documents yesterday. It actually has no date. It doesn't have a date on the actual document, but it reports on a meeting that took place on Tuesday, July 6, and then it is written in hand, “1993”.

**Senator Grafstein:** July 6 of what year?

**Senator LeBreton:** Nineteen ninety-three. It was in our documents yesterday that came in with the —

The memorandum says:

On Tuesday, July 6th, 1993, Jack Matthews and Andy Pascoe from Paxport met with GTRAA Chairman Robert Bandeen and Steve Shaw, at their request, to discuss their current situation.

As I pointed out earlier, I would have loved to have had this memorandum, and it goes back to our documents problem, chair. I would have loved to have had this memorandum with regard to when we had Mr. Bandeen here.

I am going to quote from the memorandum and I am going to read it:

Jack Matthews opened by saying that Paxport has not opposed the creation of an LAA at Toronto and is prepared to work with a future Authority, but that the decision to accredit an LAA is the federal government's. In any case, Paxport's highest priority at present is to complete lease negotiations. Bandeen expressed his frustration at the unwillingness of Minister Corbeil to grant accreditation to the GTRAA, which he attributes to the government's preference to complete its “patronage” deal —

Where have we seen that term before?

— with Paxport. He characterized the federal government as “obstructionist” and indicated that if he did not receive a satisfactory answer from Minister Corbeil at a meeting of Thursday, the LAA would “go public”.

Bandeen expressed his view that the federal government “needs Ontario” to win the next election, but that they “won't get it” when the public finds out how badly the LAA, which “represents 5 million people” has been treated. Bandeen indicated that the GTRAA is under considerable pressure from the municipalities, who have not seen evidence of progress, while Montreal and Vancouver already have LAAs. While Mississauga and the City of Toronto are currently at odds over which airports should be included in an LAA, he claimed that there is unanimity among local municipalities.

[Traduction]

*Management Inc.* J'aurais vraiment aimé qu'on ait ce document lorsque M. Bandeen a comparu, mais j'aimerais... je vais le lire pour mémoire.

«Jack Matthews» (il s'agit d'une réunion), c'est le document 001316. Il s'agit d'une réunion de Paxport avec GTRAA.

**Le sénateur Grafstein:** Pouvez-vous nous indiquer sa date?

**Le sénateur LeBreton:** Il figurait parmi les documents que nous avons eus hier. Il ne porte en fait pas de date. Il n'y a pas de date sur le document proprement dit, mais il rend compte d'une réunion qui a eu lieu le mardi 6 juillet et on a ajouté à la main «1993».

**Le sénateur Grafstein:** Le 6 juillet de quelle année?

**Le sénateur LeBreton:** Mil neuf cent quatre-vingt-treize. C'était dans nos documents d'hier, qui nous ont été donnés avec...

On dit dans cette note:

Le mardi 6 juillet 1993, Jack Matthews et Andy Pascoe de Paxport ont rencontré le président de GTRAA, Robert Bandeen, et Steve Shaw, sur leur demande, pour discuter de la situation actuelle.

Comme je l'ai dit plus tôt, j'aurais bien aimé avoir cette note, et cela se rapporte au problème que nous avons eu avec les documents, monsieur le président. J'aurais aimé avoir cette note au moment de la comparution de M. Bandeen.

Je vais vous citer une partie de la note. Voici ce que j'y lis:

Jack Matthews ouvre la séance en disant que Paxport ne s'oppose pas à la création d'une AAL à Toronto et est prête à travailler avec la future Administration, mais que la décision d'homologuer une AAL revient au gouvernement fédéral. De toute façon, la première priorité pour Paxport à l'heure actuelle est d'en finir avec les négociations concernant les baux. Bandeen a fait part de son énervement en voyant que le ministre Corbeil n'était pas prêt à accorder l'homologation à la GTRAA. Il pense que cela est dû à la préférence qu'a le gouvernement pour mener à bien son affaire de «favoritisme»...

Où avons-nous déjà vu ce terme?

[...] avec Paxport. Il qualifie le gouvernement fédéral d'«obstructionniste» et laisse entendre que s'il ne reçoit pas de réponse satisfaisante du ministre Corbeil à la réunion de jeudi, il «rendrait publique» l'affaire de l'AAL.

Bandeen dit que, selon lui, le gouvernement fédéral «a besoin de l'Ontario» pour l'emporter aux prochaines élections, mais qu'il n'y «parviendra pas» lorsque le public découvrira le mauvais traitement subi par l'AAL qui «représente 5 millions de personnes». Bandeen signale que la GTRAA subit d'énormes pressions de la part des municipalités, qui n'ont vu aucune preuve de progrès, alors que Montréal et Vancouver ont déjà des AAL. Alors que Mississauga et la ville de Toronto sont en désaccord à l'heure actuelle lorsqu'il s'agit de savoir quels aéroports devraient être couverts par cette AAL, il prétend qu'il y a unanimité dans les municipalités locales.

[Texte]

Which is an odd statement when he already said that Mississauga and Toronto are currently at odds.

And then jumping over to the next paragraph:

— Bandeen suggested that the GTRAA would “scream” publicly if they felt their interests were being ignored.

He obviously — that is the end of what I am going to quote out of the memo. You remember this meeting, Mr. Pascoe?

**Mr. Pascoe:** Yes.

**Senator LeBreton:** Who was at that meeting?

**Mr. Pascoe:** As it said in the first line of the memo, and it was July 6, 1993, Jack Matthews and I representing Paxport, and Mr. Bandeen and Mr. Shaw representing the Greater Toronto Region Airports Authority.

**Senator LeBreton:** And you know this is — these are pretty strong words. So in your view Mr. Bandeen was —

**Mr. Pascoe:** As I recall from the meeting, Mr. Bandeen was very angry, very frustrated. He professed not to understand why the federal government had not accredited the local airport authority; and he was extremely frustrated at the fact that the airport authority had not been granted standing at the negotiations between Transport Canada and Paxport in the Paxport/Claridge, I guess it was at that point, over the T1T2 project.

This was — this kind of meeting, I guess it was atypical, but it was sort of indicative of the kind of work that I was trying to do on Paxport's behalf at the local level. We arranged the meeting to see if there was a way for Paxport to address some of the GTRAA's concerns and to encourage dialogue between the two organizations.

All the way through the piece, certainly the work that I did in 1992 on Paxport's behalf in the greater Toronto area, one of the issues that did arise on a fairly regular basis was: Is this project consistent with the eventual transfer of all of Pearson to a local airport authority? And certainly — I can't speak for the federal government at the time, but certainly there was nothing that Paxport said at that particular point in time that would have suggested that all of the airport and Terminals 1 and 2, Terminal 3, the runways, all of the commercial land that was available, other concessions and leases and so on, would not be transferrable to an airport authority. That was not part of our — part of our perspective. That is to say that the T1T2 lease, like all the other leases on the airport, would be assigned to the airport authority in due course if the government chose to go that way, just as all other private leases in other airports that had been transferred to local airport authorities had been done.

But Mr. Bandeen's fight, if you will, was not with Paxport per se, and in fact over the course of this meeting Mr. Matthews was very forthcoming in terms of what he offered to share by way of information about the negotiations with Mr. Bandeen. It became

[Translation]

C'est une curieuse déclaration, puisqu'il a dit avant que Mississauga et Toronto étaient actuellement en désaccord.

Je saute maintenant au paragraphe suivant:

[...]Bandeén laisse entendre que la GTRAA allait «crier sur les toits» si elle estimait qu'on ne tenait pas compte de ses intérêts.

De toute évidence... c'est la fin du passage de la note que je voulais citer. Vous vous souvenez de cette réunion, M. Pascoe?

**M. Pascoe:** Oui.

**Le sénateur LeBreton:** Qui participait à cette réunion?

**M. Pascoe:** Comme on le dit à la première ligne de la note, et il s'agit du 6 juillet 1993, Jack Matthews et moi-même représentions Paxport et MM. Bandeen et Shaw représentaient la *Greater Toronto Region Airports Authority*.

**Le sénateur LeBreton:** Et vous savez ce sont — ce sont des termes vigoureux. À votre avis donc, M. Bandeen était...

**M. Pascoe:** Selon le souvenir que j'ai de la réunion, M. Bandeen était très en colère, très énervé. Il affirmait ne pas comprendre pourquoi le gouvernement fédéral n'avait pas homologué l'administration aéroportuaire locale; et il était extrêmement énervé parce que l'administration aéroportuaire n'avait pas obtenu l'autorisation de participer aux négociations entre Transports Canada et Paxport pour le concours Paxport/Claridge, je crois que c'était cela à ce moment-là, concernant le projet des aérogares 1 et 2.

C'était... ce genre de réunion était, j'imagine, inhabituel, car elle montrait en quelque sorte le genre de travail que j'essayais de faire au niveau local au nom de Paxport. Nous avons organisé cette réunion pour voir s'il y avait un moyen pour Paxport de répondre à certaines des inquiétudes de la GTRAA et pour encourager le dialogue entre les deux organisations.

Tout au long de l'affaire, en tout cas pendant que je travaillais en 1992 au nom de Paxport dans la région du Grand Toronto, l'une des questions qui se posait assez régulièrement était la suivante: ce projet est-il compatible avec un éventuel transfert de toutes les activités de Pearson à une administration aéroportuaire locale? Et certainement... je ne peux parler au nom du gouvernement fédéral de l'époque, mais certainement rien dans ce que Paxport a dit à ce moment-là ne laissait supposer que l'ensemble de l'aéroport, les aérogares 1 et 2, l'aérogare 3, les pistes, tous les terrains commerciaux disponibles, l'ensemble des concessions et baux, etc. ne pourraient pas être transférables à une administration aéroportuaire. Cela, pour nous, n'entraînait pas en ligne de compte. C'est-à-dire que les baux pour les aérogares 1 et 2, comme tous les autres baux de l'aéroport, seraient cédés à l'administration aéroportuaire en temps voulu si le gouvernement décidait d'opter pour cette solution, tout comme tous les autres baux privés des autres aéroports avaient été transférés aux administrations aéroportuaires locales.

Mais le combat de M. Bandeen, si vous voulez, ne l'opposait pas à Paxport à proprement parler, et en fait au cours de la réunion, M. Matthews a indiqué très franchement ce qu'il comptait révéler à titre d'information sur les négociations avec



[Text]

evident over the course of the meeting, as I recall, that Mr. Bandeen really was not interested in information from Paxport; he was interested in his relationship with the federal government.

But I think that this is — this was instructive from the standpoint of the effort that Paxport tried to undertake to develop a relationship with these groups at the local level.

Mr. Bandeen, I guess recently, had become chairman of the Greater Toronto Region Airports Authority — I think they were only incorporated in March or so of 1993. Through the course of my major degree of involvement in 1992 there was no GTRAA. In fact, there were two separate groups that were working at cross purposes. There was one group that was called the South Central Ontario Airports Authority, which was kind of operating under the aegis of the province of Ontario, and I think that Mr. Church was here trying to describe to you what their activities were at that point in time.

In response to that there was a second group that emerged called PRAC, I believe, Pearson Region Airport Council — forgive me if I am getting the titles wrong. And these two groups were kind of going at cross purposes.

In the meantime, the federal government was waiting for one group to come forward and say "We are the airport authority and we have unanimous support from all of the municipalities."

A key issue, and I'm not sure how it's finally been resolved, is the fact that the city of Mississauga and the city of Toronto were at odds over the future of this airport authority.

You made reference to Mr. Bandeen's comments about Mississauga and Toronto currently at odds but that there was unanimity among the municipalities. You know, I can't comment on that with any degree of accuracy or knowledge at the time, but certainly given my experience with the airport transfer policy during the time I was in Mr. Lewis's office and we were dealing with the first four airport authorities, it's a fundamental issue if the host municipality, Mississauga in this case, is not on board with the airport authority.

I don't want to defend Mr. Corbeil; he is certainly capable of doing that himself, but if Mr. Bandeen was frustrated, I can certainly understand the perspective of the government at the time.

**Senator LeBreton:** Just to quote out of page 31 of the RFP, there is a specific reference there:

— the Government will have the right to assign the ground lease to another party including a Local Airport Authority.

Going back to the work that you were doing for Paxport, had you any indication in your other meetings with Mr. Bandeen or other people — Mr. Meinzer perhaps, or others — that they would mount, as Mr. Bandeen threatened obviously here, to go public?

[Traduction]

M. Bandeen. Il devint évident au cours de la réunion, si je me souviens bien, que M. Bandeen n'était pas intéressé par les renseignements provenant de Paxport; il s'intéressait à ses relations avec le gouvernement fédéral.

Mais je crois que cela est — que cela était instructif du point de vue des efforts déployés par Paxport pour entrer en rapport avec ces groupes à l'échelle locale.

M. Bandeen est devenu, récemment je crois, président de la *Greater Toronto Region Airports Authority*... je crois qu'elle n'a été constituée en corporation que vers mars 1993. Lorsque j'ai participé de façon plus intensive aux activités en 1992, la GTRAA n'existait pas. En fait, il n'y avait pas deux groupes séparés qui travaillaient dans des perspectives opposées. Il y avait un groupe qui s'appelait la *South Central Ontario Airports Authority*, qui fonctionnait en quelque sorte sous l'égide de la province de l'Ontario, et je crois que M. Church est venu vous parler de ses activités de l'époque.

Par réaction, un deuxième groupe est apparu; il s'appelait PRAC, c'est-à-dire *Pearson Region Airport Council* je crois... je vous prie de m'excuser si le titre n'est pas exact. Et ces deux groupes avaient des objectifs opposés, en quelque sorte.

Dans l'intervalle, le gouvernement fédéral attendait que l'un des groupes se présente en disant: «Nous sommes l'administration aéroportuaire et nous avons le soutien unanime de toutes les municipalités.»

Il y a une question primordiale, et je ne sais pas trop comment le problème a été résolu en définitive, c'est le fait que la ville de Mississauga et la ville de Toronto étaient en désaccord sur l'avenir de l'administration aéroportuaire.

Vous avez cité les remarques de M. Bandeen lorsqu'il a dit que Mississauga et Toronto étaient «en désaccord à l'heure actuelle», mais qu'il y avait unanimité dans les municipalités. Vous savez, je ne connais pas suffisamment la situation de l'époque pour faire des remarques, mais je dois dire qu'étant donné mon expérience de la politique de transfert des aéroports acquise lorsque j'étais au bureau de M. Lewis, et que nous nous occupions des quatre premières administrations aéroportuaires, il est essentiel que la municipalité dans laquelle se situe l'aéroport, Mississauga en l'occurrence, soit d'accord avec l'administration aéroportuaire.

Je ne veux pas défendre M. Corbeil; il est certainement capable de le faire lui-même, mais si M. Bandeen était énervé, je comprends certainement l'optique du gouvernement à l'époque.

**Le sénateur LeBreton:** Je vais simplement citer la page 31 de la demande de propositions où il est dit précisément:

...le gouvernement aura le droit de céder le bail foncier à une autre partie y compris une administration aéroportuaire locale.

Pour revenir au travail que vous faisiez pour Paxport, avez-vous entendu dire au cours d'autres réunions avec M. Bandeen ou d'autres personnes (M. Meinzer peut-être, ou d'autres) qu'ils allaient organiser, comme M. Bandeen menaçait de le faire ici,

[Texte]

What was the relationship with this group heretofore, before this memo was written, as you were working on —

**Mr. Pascoe:** As I say, this particular iteration of the group has only emerged in the spring of 1993, and they've made, of course, significant progress since that time and they've been recognized, if you will, by the current government and they're getting ready for their lease negotiations.

Through the course of 1992, I don't recall having a specific meeting with either of the two competing airport authority groups. The officials that I would deal with were in the regional and local governments that were sponsors, if you will, ultimately, of the local airport authority.

**Senator LeBreton:** And obviously would have been aware of Mississauga and Mayor Hazel McCallion's considerable concerns at the time with regard to the whole Pearson issue?

**Mr. Pascoe:** Mayor McCallion's concerns, as I recall, were primarily focused on runway issues. She had some very specific requirements for the new north-south runway that's currently under construction, in terms of operations and so forth, that she obviously took very seriously and was able to negotiate an arrangement with Transport Canada over. I don't recall Mayor McCallion having any specific concerns about the terminal redevelopment project.

**The Chairman:** Toronto Island Airport.

**Mr. Pascoe:** Her concern, I believe, with respect to the airport authority and the resolution that was coming out from the city of Toronto was to ensure that the City Centre Airport as it's now called, the Toronto Island Airport for those of us who've been using it for a few years, was to ensure that that particular facility was part of the overall Greater Toronto Regional Airports Authority. Her view, I believe, was that it was necessary for the City Centre Airport to be part of the whole system in order to act as something of a reliever to Pearson airport.

So her disagreement with the city of Toronto, which is part owner of the Island airport, was to ensure that that facility was included in the overall framework for the airport authority for Toronto.

**Senator LeBreton:** One final question. Did you have any further meetings with Mr. Bandeen following up on this meeting of Tuesday, July 6, 1993?

**Mr. Pascoe:** No, not to my recollection.

**Senator LeBreton:** Mr. Bandeen, just for the record, did exactly what he said he would do.

Thanks, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Shall I thank the witness?

Mr. Pascoe, thank you much for appearing before us today. Thank you.

[Translation]

une révélation publique? Quelles étaient les relations avec ce groupe jusque-là, avant que la note ne soit rédigée, tandis que vous travailliez à ...?

**M. Pascoe:** Comme je l'ai déjà dit, cette nouvelle orientation du groupe n'est apparue qu'au printemps de 1993 et il a bien sûr fait de gros progrès depuis l'époque, puisqu'il est maintenant reconnu, pour ainsi dire, par le gouvernement actuel et qu'il se prépare pour les négociations concernant les baux.

Au cours de l'année 1992, je ne me souviens pas avoir rencontré spécialement l'un ou l'autre des deux groupes qui se disputaient l'administration aéroportuaire. Les fonctionnaires avec lesquels j'avais affaire travaillaient pour les administrations régionales et locales par ailleurs, si vous voulez, en définitive l'administration aéroportuaire locale.

**Le sénateur LeBreton:** Et qui aurait de toute façon été au courant des graves inquiétudes de Mississauga et de Hazel McCallion, son maire, à l'époque concernant toute la question Pearson?

**M. Pascoe:** Si j'ai bonne mémoire, les inquiétudes de Mme McCallion, le maire de Mississauga, portaient essentiellement sur les pistes. Elle voulait poser des conditions très précises pour la construction de la nouvelle piste nord-sud, qui est en cours actuellement, pour ce qui est de son exploitation, et cetera. Il est clair qu'elle a pris ces conditions très au sérieux, puisqu'elle a pu négocier à ce sujet un accord avec Transports Canada. Autant que je me souviens, Mme McCallion, le maire, n'avait pas d'inquiétudes particulières au sujet du projet de réaménagement des aéroports.

**Le président:** Et *Toronto Island Airport*?

**M. Pascoe:** Je crois que son inquiétude concernant l'administration aéroportuaire et la résolution qui émanait de la ville de Toronto visait à s'assurer que le *City Centre Airport*, comme on l'appelle maintenant, et pour ceux qui le fréquentent depuis quelques années, c'est le *Toronto Island Airport*, visait à s'assurer donc, que cette installation allait faire partie de la *Greater Toronto Regional Airports Authority*. Elle jugeait je crois nécessaire que le *City Centre Airport* fasse partie de tout ce système pour pouvoir délester en quelque sorte l'aéroport Pearson.

Son désaccord avec la ville de Toronto, qui est en partie propriétaire de l'aéroport de l'île, venait de ce qu'elle voulait s'assurer que cette installation soit incluse dans le cadre général de l'administration aéroportuaire de Toronto.

**Le sénateur LeBreton:** Une dernière question. Avez-vous eu d'autres réunions avec M. Bandeen après celle du mardi 6 juillet 1993?

**M. Pascoe:** Non, pas que je me souviens.

**Le sénateur LeBreton:** M. Bandeen, je le dis pour mémoire, a fait exactement ce qu'il avait dit qu'il allait faire.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Puis-je remercier le témoin?

Monsieur Pascoe, merci beaucoup d'être venu témoigner aujourd'hui devant nous.

[Text]

We adjourn now until 12:30. We have an hour for lunch, and our first and last witness this afternoon will be Mr. Doucet.

The committee adjourned until 12:30 p.m.

[Traduction]

Nous suspendons nos travaux jusqu'à 12 h 30. Nous disposons d'une heure pour le déjeuner et notre premier et dernier témoin de l'après-midi sera M. Doucet.

Le comité suspend ses travaux jusqu'à 12 h 30.

Ottawa, Thursday, August 24, 1995

The Special Senate Committee on the Pearson Airport Agreements met this day, at 12:30 p.m., to examine and report upon all matters concerning the policies and negotiations leading up to, and including, the agreements respecting the redevelopment and operation of Terminals 1 and 2 at Lester B. Pearson International Airport and the circumstances relating to the cancellation thereof.

**Senator Finlay MacDonald (Chairman)** in the Chair.

**The Chairman:** Come to order, please.

Mr. Nelligan will introduce our witness this afternoon.

**Mr. Nelligan:** Our only witness, senators, is Mr. Fred Doucet, who is the principal officer of FDCI, formerly known as GECG, and the acronyms he can explain to you, but he is also in the government consulting business and I believe he has an opening statement.

**The Chairman:** Mr. Doucet, you're prepared to be sworn?

**Mr. Doucet:** Sure.

(Fred Doucet, sworn:)

**The Chairman:** I believe you've given us, and would you proceed with, your opening comments?

**Mr. Fred Doucet, Fred Doucet Consulting International:** Thank you. Just to clarify counsel's opening remarks, if I may, on the acronym, FDCI stands for Fred Doucet Consulting Incorporated. GBCG stands for Government Business Consulting Group. And in the process of my statement, I'll outline the relationships between and among them.

Mr. Chairman and senators, I have provided you a copy of my opening statement. In it, I outline briefly my background, both educational and my work history. Would it be appropriate for me to go through that?

**The Chairman:** Yes, I think you should.

**Mr. Doucet:** I hold a Bachelor of Science degree, Bachelor of Education degree, a Masters degree and a Ph.D. degree.

My work history since 1960 includes having been a school teacher; a school principal; a dean of studies; a university administrator; a university teacher; a research supervisor; also a chief executive officer of East Coast Energy Limited; Chief of Staff to a Leader of the Opposition, Mr. Mulroney; Senior Advisor to the Prime Minister of Canada, Mr. Mulroney; and Ambassador and Chairman of the Summits Organizational Committee; the President of FDCI; the President and CEO of GBCG, which was formerly FDCI and a name change occurred in '93

Ottawa, le jeudi 24 août 1995

Le comité sénatorial spécial sur les accords de l'aéroport Pearson se réunit aujourd'hui, à 12 h 30, pour étudier tous les aspects inhérents aux politiques et aux négociations ayant mené aux accords relatifs au réaménagement et à l'exploitation des aéroports 1 et 2 de l'Aéroport international Lester B. Pearson, de même que les circonstances ayant entouré l'annulation des accords en question, et faire rapport à ce sujet.

**Le sénateur Finlay MacDonald (président)** occupe le fauteuil.

**Le président:** Silence, je vous prie.

M. Nelligan va présenter notre témoin de l'après-midi.

**M. Nelligan:** Notre témoin, mesdames et messieurs, est M. Fred Doucet qui est le principal directeur de FDCI, bien sûr, dont l'ancien nom est GBCG, et il vous expliquera ces deux acronymes, mais il s'occupe également de consultations avec le gouvernement et je crois qu'il a une déclaration liminaire à faire.

**Le président:** Monsieur Doucet, êtes-vous prêt à prêter serment?

**M. Doucet:** Certainement.

(Fred Doucet, assermenté:)

**Le président:** Je crois que vous nous avez donné copie de votre déclaration liminaire. Vous pouvez la faire, maintenant.

**M. Fred Doucet, Fred Doucet Consulting International:** Merci. Si vous me permettez de préciser ce qu'a dit votre conseiller juridique concernant les acronymes, FDCI signifie *Fred Doucet Consulting Incorporated* et GBCG *Government Business Consulting Group*. Au cours de ma déclaration, je préciserai les relations qui existent entre ces deux entités.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je vous ai fourni un exemplaire de ma déclaration liminaire. Dans ce document, je vous donne brièvement mes antécédents, aussi bien en ce qui concerne mes études que mes activités professionnelles. Voulez-vous que je revienne là-dessus?

**Le président:** Oui, je crois que ce serait bien.

**M. Doucet:** J'ai un baccalauréat ès sciences, un baccalauréat en éducation, une maîtrise et un doctorat.

Au cours de ma vie professionnelle qui a commencé dans les années 1960, j'ai été enseignant, directeur d'école, directeur d'études, administrateur universitaire, enseignant universitaire et directeur de recherche; j'ai également été président-directeur général de *East Coast Energy Limited*; chef de cabinet d'un chef de l'opposition, M. Mulroney; conseiller principal du premier ministre du Canada, M. Mulroney; et ambassadeur et président du comité d'organisation des sommets; président de FDCI; président-directeur général de GBCG, qui s'appelait auparavant FDCI et le



[Texte]

— January, '93 — and presently the President of FDCI, once again, following the sale of GBCG in January of 1995.

**Senator Jessiman:** Is this another corporation?

**Mr. Doucet:** It is the same corporation as the first incarnation. It got resuscitated.

**Senator Jessiman:** Okay.

**Mr. Doucet:** During my comments today I will be disclosing contracts, invoices and other materials of a confidential nature. I wish to make it clear to this committee that I associate myself fully with the comments of Mr. Neville and other witnesses before with respect to such disclosures.

I disclose these documents only to clear the air on a situation which has been the subject, in my view, of much confusion and misinterpretation.

My involvement with the Pearson International project, such as it was, began with the British Airport Authority/Canadian Airports Limited.

In March of 1990, we were recruited by Mr. Edwin Cogan, a leading international developer, and subsequently retained by British Airport Authority/Canadian Airports Limited to be its government relations consultant. Our assignment was to provide advice and counsel with regard to its intention to position itself and to compete for airport redevelopment and/or management opportunities in Canada and the U.S. starting with the anticipated private sector opportunity at Pearson airport.

In December of 1991, some three months before the issuance of the RFP on Pearson, our client advised us that it had come to the conclusion that the government process was moving too slowly and that it had serious doubts that the RFP would ever be issued. I believe that statements to that effect were placed in the public domain at that time. While our client shut down its planning operation in Canada at that time, that is December '91, it nonetheless left open the unlikely prospect that it might become interested again if ever an RFP issued.

I'm embarrassed; I'm missing a page in my own report; page 3.

Our contract with this client was and remains bound by a confidentiality clause. Our registration with the lobby registry, which is in your Tab 4, was left in place until December 1992, that is, until a result on the RFP was announced. This was for the purpose of keeping the client apprised of developments in Canada during the period immediately following its departure up to the ultimate end of the RFP period, inclusive of the response and the best overall selection, that is, December of 1992.

[Translation]

changement de nom s'est produit en 1993 (en janvier 1993), et je suis actuellement président de FDCI, une fois encore, à la suite de la vente de GBCG en janvier 1995.

**Le sénateur Jessiman:** S'agit-il d'une autre société?

**M. Doucet:** C'est la même société que la première. Elle a été ressuscitée.

**Le sénateur Jessiman:** Très bien.

**M. Doucet:** En vous faisant mes remarques aujourd'hui, je vous dévoilerai des contrats, des factures et d'autres documents de nature confidentielle. Je tiens à préciser à l'intention du comité que je m'associe totalement à ce qu'ont dit M. Neville et les autres témoins qui m'ont précédé en ce qui concerne la communication de tels documents.

Je les divulgue seulement pour éclaircir une situation qui, me semble-t-il, a fait l'objet de nombreuses confusions et d'erreurs d'interprétation.

J'ai commencé à m'occuper du projet de l'aéroport international Pearson en tant que tel avec *British Airport Authority/Canadian Airports Limited*.

En mars 1990, nous avons été embauchés par M. Edwin Cogan, promoteur international de premier plan, et *British Airport Authority/Canadian Airports Limited* nous a ensuite gardés à titre de consultants pour les relations avec le gouvernement. Notre tâche consistait à fournir des conseils sur l'intention de la société de se placer et de soumissionner pour le réaménagement d'aéroports et/ou les possibilités de gestion pouvant se présenter au Canada et aux États-Unis et, pour commencer, sur l'occasion qui semblait devoir se présenter pour le secteur privé à l'aéroport Pearson.

En décembre 1991, trois mois à peu près avant la publication de la demande de propositions pour Pearson, notre client nous a informés qu'il en était arrivé à la conclusion que le processus gouvernemental était trop lent et qu'il doutait sérieusement que la demande de propositions soit jamais publiée. Je crois que des déclarations dans ce sens ont été faites publiquement à l'époque. Notre client a fermé son service de planification au Canada à ce moment-là, c'est-à-dire en décembre 1991, mais il a envisagé la possibilité, peu vraisemblable, de s'intéresser à nouveau au projet si jamais la demande de propositions était publiée.

Je suis vraiment gêné, il manque une page à mon propre document; il s'agit de la page 3.

Notre contrat avec ce client était assorti d'une clause, qui reste valable, de confidentialité. Notre inscription sur le registre des lobbyistes, qui correspond à votre onglet 4, est restée valable jusqu'à décembre 1992, c'est-à-dire, jusqu'à ce que le résultat de la demande de propositions soit annoncé. Cela nous permettait de tenir notre client au courant de ce qui se passait au Canada pendant la période qui a suivi son départ jusqu'à la fin du délai de la demande de propositions, et cela comprend la réponse et le choix de la meilleure proposition globale, c'est-à-dire jusqu'en décembre 1992.

[Text]

As reported above, during the period of the RFP and the subsequent response, evaluation and selection phases of the best overall bid, we had no involvement on the Pearson project other than a monitoring one for BAA/CAL.

Now I want to turn to aspects that have no bearing on the Pearson Airport project that arise from requests made under Access to Information, and these are contained in your Tab 1.

Last year, 1994, I was made aware by the PCO that an Access to Information request had been made to obtain copies of invoices pursuant to a contract which our firm had entered into on May 4, 1992 with two construction subsidiaries of Matthews Contracting Incorporated Limited, Coolsaet of Canada Limited and Construction Angkor Incorporated for assistance in the promotion of the national highways system. I am uncertain as to how precisely these invoices found their way to the PCO, although it appears it may have been through the Nixon inquiry, even those these invoices had absolutely nothing to do with the Pearson project.

As in the previous case cited, I consider all contracts with my clients confidential and I have never disclosed unilaterally the terms of our client contracts.

With that in mind, I objected to the disclosure of these particular invoices. Access to Information eventually ruled that the amounts on the invoices would be withheld from public disclosure. I am, however, permitted by the client to release now the invoice information as a measure of good faith and to avoid wrong impressions being created. And, indeed, these are incorporated in your tabs.

I repeat, however, that this contract and the invoices thereto had nothing to do with the Pearson redevelopment contract and its subsequent cancellation and therefore have absolutely no bearing on or connection to this committee's work. I have therefore submitted to this committee copies of the contract and invoices issued pursuant thereto.

In summary, the above relationship regarding the highways project consisted of a contract for \$10,000 a month with two Matthews contracting incorporated companies, Coolsaet and Angkor, which took effect in May '92. This contract focused initially on the national highways system and subsequently also on a proposed involvement in a private sector consortium dealing with Highway 407 project in Ontario. Senior resources of our firm were duly registered with the lobby registry, as indicated in Tab 4, to carry out this work since this proposed national highways system program was a huge undertaking.

Invoicing under this contract carried on until May, '94. Also in September of '93, our firm was informed that all invoices under this contract from June 1, '93 would be reinvoyced to Paxport Incorporated and thereafter were invoiced to Paxport Incorporated.

[Traduction]

Comme nous l'avons déjà dit, au cours de la période de la demande de propositions et des phases suivantes de réponse, d'évaluation et de sélection de la meilleure proposition globale, tout ce que nous avons fait pour le projet Pearson a été de suivre le déroulement du processus pour BAA/CAL.

Je veux maintenant parler de choses qui n'ont rien à voir avec le projet de l'aéroport Pearson mais qui découlent de demandes faites en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et qui figurent à l'onglet 1.

L'année dernière, en 1994, le Bureau du Conseil privé m'informait qu'une demande d'accès à l'information avait été présentée pour obtenir copie de factures découlant d'un contrat que notre entreprise avait signé le 4 mai 1992 avec deux entreprises de construction qui étaient des filiales de *Matthews Contracting Incorporated Limited, Coolsaet of Canada Limited* et *Construction Angkor Incorporated* en vue d'obtenir leur aide pour faire valoir le réseau routier national. Je ne sais pas exactement comment ces factures sont arrivées au Bureau du Conseil privé, bien qu'il semble que cela ait pu se faire dans le cadre de l'enquête Nixon, même si ces factures n'avaient absolument rien à voir avec le projet Pearson.

Comme dans le cas précédent, j'estime que tous les contrats avec mes clients sont confidentiels et je n'ai jamais révélé unilatéralement les clauses des contrats de nos clients.

C'est pour cela que je me suis opposé à la communication de ces factures. Les responsables de l'accès à l'information ont en définitive décidé que l'on pouvait ne pas révéler les montants des factures au public. Mais mon client m'a autorisé à divulguer maintenant les renseignements figurant sur ces factures comme preuve de bonne foi et pour éviter que de fausses impressions soient créées. Et ces factures figurent effectivement dans votre documentation.

Je le répète, ce contrat et les factures qui en découlent n'ont rien à voir avec le contrat de réaménagement de Pearson, ni avec son annulation ultérieure, et n'ont absolument aucun rapport ni aucun lien avec le travail de votre comité. J'ai donc présenté au comité des copies du contrat et des factures qui en découlent.

En résumé, les relations concernant le projet routier consistaient en un contrat de 10 000 \$ par mois avec deux filiales de Matthews constituées en corporation, Coolsaet et Angkor, qui a pris effet en mai 1992. Ce contrat s'attachait au départ au réseau routier national et a par la suite porté également sur une éventuelle participation à un consortium privé s'occupant du projet de la route 407, en Ontario. Les principales personnes-ressources de notre entreprise étaient dûment enregistrées comme lobbyistes, comme nous l'indiquons à l'onglet 4, pour effectuer ce travail, étant donné que le programme proposé de réseau routier national était une entreprise énorme.

La facturation correspondant à ce contrat va jusqu'en mai 1994. En septembre 1993, notre entreprise a également été informée que toutes les factures relatives à ce contrat seraient, à partir du 1<sup>er</sup> juin 1993, refaites au nom de Paxport Inc. et c'est donc à

*[Texte]*

rated. Payment on these invoices has not occurred since November of '93.

I want to refer now to further confusion emanating from documents that have surfaced after the Pearson contracts cancellation, included in your Tab 2.

Among the documents provided to me by counsel to this committee is a document entitled "Lobbyist list for Terminal 1/2 Project", and I believe it's your document reference 00637. This document wrongly identifies two other contracts of our firm which do not relate to "the privatization deal for Terminals 1 and 2". Our firm's contract with Airenc Inc. (AGRA) focused on a possible private sector consortium proposal on runway developments at several Canadian airports. Our firm's contract with the corporation of the city of Mississauga related to a possible purchase by the city of federal property. Each of the above contracts, I repeat, had nothing to do with the Pearson project and were duly registered with the lobby registry as to their respective focus, and this is shown in your Tab 4.

Finally, Mr. Chairman, senators, I want to turn to item 4 on my presentation entitled "Paxport Incorporated and Paxport International", your Tab 3.

On December the 3rd, 1992, the Government of Canada announced its selection of the best overall bid on the Pearson RFP. As I indicated earlier in this presentation, our firm was then registered with BAA/CAL and continued to be until December 17, 1992, as shown in your Tab 4. I was approached by Paxport later in December of '92 regarding several assignments. Our firm was already retained, as earlier noted, by Matthews — that is to say the Coolsaet and Angkor subsidiaries — on the NHS projects. Jack Matthews, the CEO of Paxport, and I discussed then the future of the airport devolution program in Canada and the growing opportunities in the airport business internationally.

On February the 1st, 1993 we signed one contract with Paxport Incorporated and one contract with Paxport International. We considered the terms of these contracts, as we do all consulting contracts we sign with each of our clients, to be confidential. However, I understand that copies of these contracts somehow may have found their way into the public domain and the client has advised me that I am free to release copies for this committee. I have, therefore, included copies of these for the purposes of this committee.

Our Paxport Incorporated activity was duly registered with the lobby registry, and that is shown in your Tab 4. The Paxport International relationship was not registered with the lobby registry since the activity under this particular contract did not require registration.

I would like to make the following comments on each of these two contracts: Our contracts with each of Paxport Incorporated and Paxport International were signed on February the 1st, 1993,

*[Translation]*

Paxport Inc. que sont allées ensuite les factures. Le règlement de ces factures a été interrompu à partir de novembre 1993.

Je veux maintenant vous parler d'une autre source de confusion qui est due à certains documents qui sont apparus après l'annulation des contrats Pearson, et ces documents figurent à l'onglet 2.

Parmi les documents qui m'ont été fournis par le conseiller juridique du comité figure un document intitulé «Liste des lobbyistes pour le projet des aérogares 1 et 2» et je crois que ce document porte pour vous la référence 00637. On signale à tort dans ce document deux autres contrats de notre entreprise qui n'ont pas de rapport avec «la privatisation des aérogares 1 et 2». Le contrat signé par notre entreprise avec Airenc Inc. (AGRA) portait sur l'éventuelle proposition d'un consortium privé pour la construction de pistes dans plusieurs aéroports canadiens. Le contrat de notre entreprise avec la corporation de la ville de Mississauga concerne l'achat éventuel par la ville de biens fédéraux. Les deux contrats ci-dessus, je le répète, n'ont rien à voir avec le projet Pearson et ont été dûment inscrits sur le registre des lobbyistes pour leur objet respectif; cela figure à l'onglet 4.

Enfin, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je veux passer à la partie 4 de mon exposé, qui est intitulée «Paxport Incorporated et Paxport International»; il s'agit de l'onglet 3.

Le 3 décembre 1992, le gouvernement du Canada a annoncé l'offre globale qu'il avait jugé la meilleure pour la demande de propositions Pearson. Comme je l'ai dit plutôt au cours de mon exposé, notre entreprise était alors enregistrée avec BAA/CAL et a continué à l'être jusqu'au 17 décembre 1992 comme vous pouvez le voir à l'onglet 4. Paxport s'est ensuite adressée à moi en décembre 1992 pour plusieurs missions. Notre entreprise avait déjà été retenue, comme je l'ai indiqué plus tôt, par Matthews, c'est-à-dire les filiales Coolsaet et Angkor, pour les projets concernant le réseau routier national. Jack Matthews, PDG de Paxport, et moi-même avons alors discuté de l'avenir du programme de transfert des administrations aéroportuaires au Canada et aux occasions nouvelles qui s'offraient sur le plan international dans le secteur des aéroports.

Le 1<sup>er</sup> février 1993, nous avons signé un contrat avec Paxport Inc. et un autre avec Paxport International. Nous avons considéré ces contrats, comme d'ailleurs tous les contrats de consultation que nous signons avec nos clients, confidentiels. Toutefois, je crois que des copies de ces contrats ont été rendues publiques et le client m'a indiqué que j'étais libre d'en fournir des copies au comité. C'est ce que j'ai fait.

Nos activités pour Paxport Inc. ont dûment été inscrites sur le registre des lobbyistes, et vous en avez la preuve à l'onglet 4. Les relations avec Paxport International ne l'ont pas été étant donné que l'activité dont il était question dans le contrat n'avait pas besoin d'être enregistrée.

J'aimerais maintenant faire quelques remarques sur ces deux contrats: nos contrats avec Paxport Inc. d'une part et Paxport International d'autre part ont été signés le 1<sup>er</sup> février 1993;



[Text]

and the former registered with the lobby registry on December 23, 1992, as shown in your Tab 4. The signing of these contracts and the appropriate registration with the lobby registry all occurred after Paxport was selected as the best overall bidder for the Pearson airport project. These contracts became effective at such time as the airport would be turned over to the new management, as the services to be provided by our firm were primarily related to future work in other airports in Canada and internationally.

Taken together, one-half of the two contracts was for consulting services to be done outside Canada and one-half for consulting services to be done inside Canada. The Paxport Incorporated contract was intended primarily to advise on other Canadian airport opportunities as the airports devolution program progressed over the next decade. The international side, as illustrated by the word "international" in the name Paxport International, was to assist in developing international markets to promote and position Paxport's airport development technology outside Canada.

To perform the services of these two contracts, our firm was committed to use the services of an outside firm, Sagegate Incorporated, in which it had and continues to have no benefit or ownership, and to pay 50 per cent of its fees to this firm. Sagegate's principals had a key involvement in the redevelopment of the Pittsburgh International Airport and other international development projects. Additionally, although not ascertained as to amount, further payments would have been made under the Paxport International contract to our United States associates Powell, Goldstein, Frazer & Murphy — in which, again, our firm has no ownership or benefit — for the international aspects of the services, and likely also to other consulting firms in other countries.

The monthly amounts of these two contracts; \$8,700 and \$8,000 respectively, are well within industry norms for such services, particularly when there are two or more firms doing the work and therefore sharing in the proceeds.

The ten-year term for the domestic aspect was intended to ensure continuity as the devolution of airports in Canada progressed and Paxport Incorporated attempted to position itself to participate. The ten-year term on the international mandate was appropriate in view of the long period of time required to promote airport transfer to the private sector and, thereafter, to help the client to respond successfully to requests for proposals for private sector involvement as they occurred around the world.

I note in brackets that the Canadian experience on airport devolution, which is the subject of review by this committee, is a good example of the ten-year planning horizon.

[Traduction]

le premier a été inscrit sur le registre des lobbyistes le 23 décembre 1992, comme on peut le constater à l'onglet 4. La signature de ces contrats et l'inscription sur le registre des lobbyistes ont eu lieu après le choix de Paxport comme la meilleure proposition globale pour le projet de l'aéroport Pearson. Ces contrats allaient entrer en vigueur au moment où l'aéroport allait être transféré à la nouvelle équipe de gestion, étant donné que les services que devait fournir notre entreprise étaient essentiellement liés à de futurs travaux dans d'autres aéroports canadiens et étrangers.

Si on les prend en bloc, ces deux contrats consistaient pour moitié en des services de consultation à effectuer à l'extérieur du Canada et pour moitié à l'intérieur du Canada. Le contrat Paxport Incorporated était avant tout prévu pour donner des conseils sur les possibilités qui allaient s'offrir dans d'autres aéroports canadiens au fur et à mesure que le programme de transfert des administrations aéroportuaires progresserait pendant les dix années suivantes. Sur le plan international, comme l'indique le titre «international» de Paxport International, il s'agissait d'aider à créer des marchés internationaux pour faire valoir et placer la technologie d'aménagement des aéroports de Paxport à l'étranger.

Pour fournir les services prévus dans ces deux contrats, notre entreprise était prête à recourir à une entreprise extérieure, *Sagegate Incorporated*, dont elle ne tirait aucun profit et dont elle n'était pas propriétaire, et de payer 50 p. 100 de ses honoraires à ladite entreprise. Les directeurs de Sagegate ont joué un rôle essentiel pour le réaménagement de l'aéroport international de Pittsburgh, ainsi que pour d'autres projets d'aménagement internationaux. De plus, bien que le montant n'ait pas été fixé, des paiements ultérieurs auraient été faits dans le cadre du contrat avec Paxport International à nos associés américains, Powell, Goldstein, Frazer & Murphy (et là encore, notre entreprise n'en est pas propriétaire et n'en tire aucun profit) pour les aspects internationaux des services, et sans doute aussi à d'autres cabinets de consultation dans d'autres pays.

Les montants mensuels prévus dans ces deux contrats, 8 700 \$ et 8 000 \$ respectivement, sont tout à fait dans les normes pour de tels services, surtout lorsqu'il y a deux cabinets ou plus qui font le travail et qui partagent donc les recettes.

La durée de dix ans pour le contrat concernant les opérations à l'échelle nationale visait à assurer la continuité au fur et à mesure que se faisait le transfert des administrations aéroportuaires au Canada et que Paxport Inc. tâchait de se placer pour participer. La durée de dix ans du contrat international était indiquée, étant donné qu'il faut une longue période pour promouvoir le transfert des aéroports au secteur privé et ensuite aider le client à répondre avec succès aux demandes de propositions de participation du secteur privé au fur et à mesure qu'elles apparaissent dans le monde.

Soit dit entre parenthèses, l'expérience canadienne pour le transfert des administrations aéroportuaires, qui fait l'objet de l'examen du comité, est un bon exemple de planification sur dix ans.

[Texte]

On December 3, 1993, I was advised officially by the Government of Canada — I'm sorry, I slipped there.

On December 3, 1993, I was advised officially that the Government of Canada had cancelled the Pearson project and that no further invoices should be forwarded. Invoices submitted for November '93 and December '93 had not been paid by that date and have not been paid since. Accordingly, no fees have been collected or out-of-pocket expenses reimbursed on either the Paxport Incorporated or the Paxport International contracts.

Thank you, and I'll be pleased to respond to your questions.

**The Chairman:** All right, colleagues, I have four senators who are listed now for questioning. I have, first of all, Senator Tkachuk, Senator Hervieux-Payette, Senator Grafstein and Senator Stewart.

**Senator Tkachuk:** Thank you, Mr. Chairman.

Thank you for this, Mr. Doucet. I'm going to take you back to your interest in the airport development with the British Airport Authority, which you say was in March, 1990 when you were first recruited. Could you tell me what the goals of the British Airport Authority were outside of getting business? Were there public policy initiatives that they wished to promote in Canada to allow them to do business here?

**Mr. Doucet:** I want to remind you, as I believe I said in my statement, that I am bound by a confidentiality agreement, still to this day, with this client, so I can only supply general answers that would be otherwise available through the public place.

To the best of my knowledge, British Airport Authority, when they came to Canada and subsequently incorporated a company called Canadian Airports Limited, which was a consortium, had as their specific first interest the prospect of a redevelopment assignment at Pearson. It was by no means their sole object. They, too, had noticed that the Government of Canada had moved quite a distance since the days of freedom to move, which I believe date back to the mid-eighties, towards airport devolution using a variety of models. They themselves, British Airport Authority, were a rather unique group in that they had been born of the bureaucracy in the U.K. and were now a private sector group. So they had an interest in pursuing the prospect of devolution of airports not only in Canada but in North America and indeed they did and became involved in Pittsburgh, ultimately, and since then in others in North America. But they came to Canada primarily because of what seemed to be developing with respect to Pearson.

**Senator Tkachuk:** Did they open up an office here?

**Mr. Doucet:** They opened up offices in each of Ottawa and Toronto.

**Senator Tkachuk:** Did they staff them?

[Translation]

Le 3 décembre 1993, j'ai été officiellement informé par le gouvernement du Canada... je vous demande pardon, j'ai fait une erreur.

Le 3 décembre 1993, j'ai été officiellement informé que le gouvernement du Canada avait annulé le projet Pearson et qu'il ne fallait pas envoyer d'autres factures. Les factures présentées pour novembre et décembre 1993 n'avaient pas encore été payées à ce moment-là et elles ne l'ont toujours pas été. En conséquence, nous n'avons reçu ni honoraires, ni remboursements pour nos débours que ce soit pour le contrat avec Paxport Inc. ou pour celui avec Paxport International.

Merci. Je serais heureux de répondre à vos questions.

**Le président:** Très bien. Chers amis, j'ai quatre noms sur la liste des personnes qui veulent poser des questions. J'ai tout d'abord le sénateur Tkachuk, puis le sénateur Hervieux-Payette, le sénateur Grafstein et le sénateur Stewart.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci, monsieur le président.

Merci pour ce que vous venez de nous dire, monsieur Doucet. J'aimerais revenir au moment où vous vous intéressiez à l'aménagement des aéroports avec la *British Airport Authority*, et vous dites que c'est en mars 1990 que vous avez été recruté pour la première fois. Pouvez-vous me dire quels étaient les objectifs de la *British Airport Authority* en dehors de la recherche de contrats? Cette société souhaitait-elle promouvoir des initiatives de politique gouvernementale au Canada pour pouvoir travailler dans le pays?

**M. Doucet:** Je dois vous rappeler, comme je crois l'avoir dit dans ma déclaration liminaire, que je suis encore aujourd'hui lié par la clause de confidentialité de mon contrat avec ce client, et que je ne peux vous faire que des réponses d'ordre général, que l'on pourrait obtenir par ailleurs sur la place publique.

Autant que je sache, la *British Airport Authority*, lorsqu'elle est venue au Canada et qu'elle a ensuite constitué en corporation une société appelée *Canadian Airports Limited*, qui était un consortium, avait pour intérêt particulier la perspective du mandat de réaménagement de Pearson. Ce n'était en aucun cas son seul objectif. La société avait également constaté que le gouvernement du Canada avait fait du chemin depuis l'époque où l'on pouvait envisager librement, je crois que cela remonte au milieu des années 1980, le transfert des administrations aéroportuaires à l'aide de divers modèles. La *British Airport Authority* était un groupe plutôt unique dans la mesure où il était issu de la bureaucratie britannique pour devenir un groupe privé. Il s'intéressait donc aux possibilités de transfert des administrations aéroportuaires non seulement au Canada, mais dans toute l'Amérique du Nord, et il a d'ailleurs joué un rôle par la suite à Pittsburgh, et dans d'autres villes nord-américaines depuis. Mais ce groupe est venu essentiellement au Canada à cause de ce qui semblait se profiler à l'horizon pour Pearson.

**Le sénateur Tkachuk:** A-t-il ouvert un bureau ici?

**M. Doucet:** Il a ouvert un bureau à Ottawa et un à Toronto.

**Le sénateur Tkachuk:** Avait-il engagé du personnel pour ces deux bureaux?

[Text]

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** One person; two?

**Mr. Doucet:** I think the Ottawa office was a very small office. The Toronto office was larger.

**Senator Tkachuk:** When they terminated their initiative in December of 1991, was that because they — I know what you said earlier on and I'm trying to remember what's in the public domain. What's in the public domain is that one of their goals was they'd like to own the airport building that they were developing; am I right here or wrong here?

**Mr. Doucet:** I don't recall any of that being in the private — in the public domain, but I can tell you this; maybe that will help, they have — they had been and they have to this day, I believe, as a mission, to be involved both in cases where they are the de facto owners of the physical plant and in cases where they are not, where they are simply the managers.

**Senator Tkachuk:** Do they like to be a majority owner?

**Mr. Doucet:** I couldn't comment on that. I really do not know. I do not know.

**Senator Tkachuk:** So it seems to me they were just a little upset because the thing had taken so long after the announcement that the government was going to move, some 17 months later there's still nothing happening.

**Mr. Doucet:** I think that is correct. As I said in my presentation, what I recall being in the public domain then was expressions of regret that the process was so slow and their fear that an RFP would ever issue. And I suppose, came on to the end of the year and I suppose it's budget time and they had to make decisions as to whether they should invest further in the prospect in Canada or move elsewhere, and they chose to do the later.

**Senator Tkachuk:** I'm puzzled by parts of your statement on page 3, item 2, your contract with Matthews Contracting Inc. regarding the national highways system.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** You mention in there that you were made aware by the PCO — that's the Privy Council Office — "that an Access to Information request had been made to obtain copies of invoices issued pursuant to a contract which our firm had entered into on May 4, 1992".

Now, PCO is the Privy Council Office; the Prime Minister's Office?

**Mr. Doucet:** No. The PCO is where the bureaucracy department of the Prime Minister...

**Senator Tkachuk:** Okay. Who would make that — who made the request?

**Mr. Doucet:** I do not know since they do not have to disclose who makes the requests under Access. As I understand the process, anyone can make a request under Access to Information and the person or agency making the request does not have to be

[Traduction]

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Une personne, deux personnes?

**M. Doucet:** Je crois que le bureau d'Ottawa était très petit. Celui de Toronto était plus important.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque le groupe a mis fin à son initiative en décembre 1991, était-ce parce qu'il... je sais ce que vous avez dit plus tôt et j'essaie de me souvenir de ce qui se disait généralement. Ce que l'on sait publiquement, c'est que l'un des objectifs était de devenir propriétaire des bâtiments de l'aérogare qu'il aménageait; c'est bien cela?

**M. Doucet:** Autant que je me souvienne, cela n'était pas dit publiquement, mais je peux vous dire ceci; et peut-être que ce sera utile, la mission du groupe est... a été et est toujours, me semble-t-il, de prendre part à des opérations où il devient propriétaire de *facto* des installations et à des opérations où il ne le devient pas, où il est simplement gestionnaire.

**Le sénateur Tkachuk:** Aime-t-il avoir une participation majoritaire?

**M. Doucet:** Je ne saurais le dire. Je ne sais vraiment pas. Je ne sais pas.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai l'impression que le groupe s'est un peu énervé parce qu'il fallait attendre si longtemps après l'annonce d'une mesure gouvernementale: 17 mois plus tard à peu près, rien ne s'était encore passé.

**M. Doucet:** Je crois que c'est exact. Comme je l'ai dit dans mon exposé, ce qui était de notoriété publique, c'étaient des déclarations déplorant la lenteur du processus et la crainte qu'il n'y ait jamais de demande de propositions. Et j'imagine qu'à la fin de l'exercice, au moment du budget, il faut prendre des décisions pour savoir si on doit investir davantage dans les perspectives offertes par le Canada ou aller ailleurs, et le groupe a choisi la deuxième solution.

**Le sénateur Tkachuk:** Certains éléments de votre déclaration de la page 3, partie 2, me laissent perplexe. Il s'agit de votre contrat avec *Matthews Contracting Inc.* concernant le réseau routier national.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous y dites que le BCP vous a informé (c'est-à-dire le Bureau du Conseil privé) du fait «qu'une demande d'accès à l'information avait été présentée pour obtenir copie de factures découlant d'un contrat que notre entreprise avait signé le 4 mai 1992.»

Le BCP, c'est bien le Bureau du Conseil privé, le bureau du premier ministre?

**M. Doucet:** Non. Le BCP représente la bureaucratie, le ministère du premier ministre...

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien. Qui pourrait faire une... qui a fait cette demande?

**M. Doucet:** Je ne le sais pas, étant donné qu'on ne révèle pas le nom des auteurs des demandes présentées en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Si j'ai bien compris le processus, n'importe qui peut faire une demande d'accès à l'information et il



[Texte]

publicly known. What has to be publicly known is that which they wish to access.

**Senator Tkachuk:** Then help me out here: You're a consulting firm or lobby consulting firm, you're doing business with a contractor, private sector person in Toronto on a highway contract. This highway contract, is this for Ontario?

**Mr. Doucet:** This is national.

**Senator Tkachuk:** National? How would anybody — like how would a person know that the government had — like how would anybody know that these copies of this, these invoices, were actually at the Privy Council Office or in the government?

**Mr. Doucet:** As I said in my statement, I am uncertain as to how precisely these invoices found their way to the PCO. And I go on to say "although it appears it may have been through the Nixon Inquiry even those these invoices had absolutely nothing to do with the Pearson project."

**Senator Tkachuk:** I got that part of it, but let's say that they were mistakenly sent to the Nixon inquiry.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** How would an outside person know that they existed in the Nixon files?

**Mr. Doucet:** I have no idea. I do not know the answer to that.

**Senator Tkachuk:** The only person who could have had these invoices were really the Nixon files themselves because you certainly wouldn't have been mailing these around to other government departments and putting ads in the paper, you know.

**Mr. Doucet:** I don't know the answer to your question. As a matter of fact, as I go on to point out, when we were made aware that these requests under Access had been made, we objected to their disclosure, and I think that's in one of your tabs that I've submitted. We retained counsel and we had them do a démarche to try and prevent these from being in the public domain because they contain privileged, commercial information that ought not to be — that were not intended to be, by client or by consultant, in the public domain. And we wondered as well how they had come by that, and we also wondered how others had come to know that they had gotten there. But we never got the answers to any of that so I am ignorant.

**Senator Tkachuk:** Help me here because I don't know much about the Access to Information federally. When people write to get information, do they write — who do they write to? Do they write to PCO? Do they write, "Dear Prime Minister; I want this document", or like what do they do?

**Mr. Doucet:** I'm not an expert. I don't think I've ever made a request under Access to Information.

[Translation]

n'est pas exigé de rendre public le nom de la personne ou de l'organisme qui fait la demande. Ce qui doit être rendu public, ce sont les renseignements auxquels on veut avoir accès.

**Le sénateur Tkachuk:** Dans ce cas, j'ai besoin de votre aide: vous êtes un cabinet de consultation ou un cabinet de lobbyisme, vous faites affaire avec un entrepreneur, une personne du secteur privé de Toronto pour un contrat concernant les routes. Ce contrat, est-il pour l'Ontario?

**M. Doucet:** Il s'agit d'un contrat national.

**Le sénateur Tkachuk:** National? Comment quelqu'un pourrait-il... comment une personne pourrait-elle savoir que le gouvernement avait... comment quelqu'un pourrait-il savoir que des copies de ces factures se trouvaient effectivement au Bureau du Conseil privé ou étaient entre les mains du gouvernement?

**M. Doucet:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration, je ne sais pas exactement comment ces factures sont arrivées au BCP. Et je dis encore: «bien qu'il semble que cela ait pu se faire dans le cadre de l'enquête Nixon, même si ces factures n'avaient absolument rien à voir avec le projet Pearson.»

**Le sénateur Tkachuk:** Cela, je l'ai bien compris, mais admettons qu'elles aient été envoyées par erreur aux responsables de l'enquête Nixon.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Comment quelqu'un de l'extérieur pouvait-il savoir qu'elles se trouvaient dans les dossiers Nixon?

**M. Doucet:** Je n'en ai pas la moindre idée. Je ne connais pas la réponse.

**Le sénateur Tkachuk:** Les seules personnes qui auraient pu avoir ces factures étaient évidemment les responsables des dossiers Nixon, car vous n'aviez certainement pas envoyé par le courrier ces factures à d'autres ministères, ni mis ces documents dans des annonces publicitaires.

**M. Doucet:** Je ne connais pas la réponse à votre question. En réalité, comme je le dis ensuite, lorsqu'on nous a informé que ces demandes d'accès à l'information avaient été faites, nous nous sommes opposés à la communication de ces documents, et cela figure, je crois, dans l'un des onglets de la documentation que je vous ai remise. Nous avons demandé à un avocat de faire les démarches nécessaires pour essayer d'éviter que ces documents deviennent publics, car ils contenaient des renseignements commerciaux confidentiels qui n'auraient pas dû... que le client ou le consultant n'avait pas prévu de rendre publics. Et nous nous sommes aussi demandé comment ces documents étaient arrivés là, nous nous sommes demandé comment d'autres personnes savaient qu'ils étaient arrivés là. Mais nous n'avons jamais eu les réponses. Je suis donc dans l'ignorance totale à ce sujet.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai besoin de votre aide car je ne connais pas grand-chose de l'accès à l'information au niveau fédéral. Lorsque quelqu'un écrit pour obtenir des renseignements, écrit-on... à qui écrit-on? Écrit-on au BCP? Écrit-on: «Monsieur le premier ministre, je voudrais ce document.» Que fait-on?

**M. Doucet:** Je ne suis pas expert en la matière. Je ne crois pas avoir jamais présenté de demande d'accès à l'information.

[Text]

**Senator Tkachuk:** But isn't there an official body that handles these requests?

**Mr. Doucet:** Yes. I think that every large department — at least when I used to work in government every large department had a unit that dealt with requests that were submitted to them for information, and that became Access to Information. Now, because the Privy Council Office is a central agency for all the government, then it would only be to be expected that they could be the target of such letters, more so than say an innocuous department would be.

**Senator Tkachuk:** My view would be that they'd have to be, the person making the request, from what I know of — in Saskatchewan we had initiated legislation on freedom of information, so — but, again, it may be so different. Someone would have to be fairly precise. You wouldn't just put a letter in to the government saying, you know, send me everything you know about Fred Doucet, you know. You'd have to make reference to an invoice.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** The amount, what it's for, maybe even what department, where it would reside.

**Mr. Doucet:** M'hm.

**Senator Tkachuk:** I don't want to dwell on this. It's just that I wonder about what government — what other invoices they give out.

**Mr. Doucet:** I should note, and it is in your tab, and I've made reference to it in my statement, that ultimately Access ruled that the amounts on the invoices be whited out. And indeed, in the documentation that your counsel has sent me, they are whited out. In the ones that I submitted to the committee, I've laid it all out. I have unwhited it.

**Senator Tkachuk:** That's real big of them though, eh?

**Mr. Doucet:** Well...

**Senator Tkachuk:** If I leave a bag of documents in a government office and I forget it there and in there is invoices, then they have the right to hand out my stuff? Like wouldn't someone like phone you and say, "Mr. Tkachuk, we have your documents here"? Would you not have expected that you would get a letter saying they were there?

**Mr. Doucet:** Oh, pardon me. No, they absolutely did that. They absolutely did that.

**Senator Tkachuk:** After they got the request or before?

**Mr. Doucet:** After they got the request.

**Senator Tkachuk:** But not before. You didn't know that they were there.

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Grafstein:** How would they know?

[Traduction]

**Le sénateur Tkachuk:** Mais n'existe-t-il pas un organisme officiel qui s'occupe de ces demandes?

**M. Doucet:** Si. Je crois que chaque gros ministère... du moins lorsque je travaillais au gouvernement chaque ministère important avait une section qui s'occupait des demandes d'information qui lui étaient présentées et c'est devenu l'Accès à l'information. Étant donné que le Bureau du Conseil privé est un organisme central pour tout le gouvernement, on pourrait s'attendre à ce qu'il reçoive de telles lettres, plus qu'un petit ministère inoffensif.

**Le sénateur Tkachuk:** Il me semble qu'il fallait qu'ils soient, je veux parler de ceux qui font une demande, d'après ce que je sais (en Saskatchewan, nous avons proposé un texte législatif sur la liberté d'information, donc), mais, encore une fois, il se peut que ce soit très différent. Il faudrait que la personne soit assez précise. Il ne s'agit pas simplement d'envoyer une lettre au gouvernement en disant: envoyez-moi tout ce que vous savez sur Fred Doucet. Il faut en l'occurrence mentionner une facture.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** La somme, l'objet de la facture, peut-être même le ministère, son adresse.

**M. Doucet:** Hum...

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne veux pas m'étendre là-dessus. C'est simplement que je me demande ce que le gouvernement... quelles autres factures il révèle.

**M. Doucet:** Je devrais préciser, et cela figure dans votre documentation, et je l'ai dit au cours de ma déclaration, qu'en définitive le service de l'accès a décidé que les sommes figurant sur les factures devaient être cachées. Et en effet, dans les documents que votre conseiller juridique m'a envoyés, c'était le cas. Sur les factures que j'ai présentées au comité, tout y est. Les chiffres réapparaissent.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est tout de même assez grave de leur part, non?

**M. Doucet:** Ma foi...

**Le sénateur Tkachuk:** Si je laisse un sac plein de documents dans un bureau du gouvernement et que je l'oublie là, s'il contient des factures, on a le droit de donner mes affaires? Quelqu'un ne devrait-il pas plutôt vous appeler pour vous dire: «Monsieur Tkachuk, nous avons ici vos documents»? Ne vous seriez-vous pas attendu à recevoir une lettre disant qu'on avait ces documents?

**M. Doucet:** Oh, je vous demande pardon. C'est exactement ce qu'ils ont fait. Exactement.

**Le sénateur Tkachuk:** Avant ou après avoir reçu la demande?

**M. Doucet:** Après avoir reçu la demande.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais pas avant. Vous ne saviez pas que ces documents étaient là.

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Comment ont-ils pu le savoir?

[Texte]

**Senator Tkachuk:** They knew, and someone else knew they were there because otherwise why would you ask for Fred Doucet's document out of the PCO unless you knew they were there in the first place? I think that's the point I'm trying to make here. I may not be successful.

Anyway, I'd like to continue. The relationship — well, let's skip the highway stuff here. I don't really care about that.

Let's go to the Terminal 1/Terminal 2 project where you repeat I "had nothing to do with the Pearson project and were duly registered with the Lobby Registry as to their focus." You're referring to the contracts with AGRA and others. And then, you go to Paxport Inc. on number 4, page 5. After the selection of the Paxport proposal as the best overall proposal, you mention you were approached by Paxport in December of 1992.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** Why would they pick you?

**Mr. Doucet:** Well, I'm going to speculate here, but I think I'll be closer to being correct than wrong. For starters, I had done work with the Matthews Group on the national highway system, for instance. They knew of our firm through the work that we had done on that project. As I point out, this was a huge project, a project with a potential much more vast than the Pearson redevelopment project by a factor of 15 to 20. It was a huge project. So they would have seen us at work and, hopefully, they would have been sufficiently impressed to warrant our being considered for work in other areas. When the opportunity seemed to be coming up that they might proceed with a successful contract negotiations that would have positioned them to expand with the devolution program across Canada and internationally, then I suspect that they sought us to help them for those antecedents.

**Senator Tkachuk:** And Paxport International?

**Mr. Doucet:** Well, the same thing. The Paxport International contract that we had, had, as its major assignment, the positioning of Paxport in the international context, that is to say, using the technological advances they would have made through their experiences in Canada and exporting that to the world. Mr. Neville this morning, I think, provided testimony that the market projections for such airport opportunities around the world was immense; in the multi, multi billions of dollars. He quoted a figure; you have that in your records.

**Senator Tkachuk:** When you talk about these two contracts you mention they're contingent on Pearson Development Corporation completing its negotiations on the Pearson — on Terminal 1 and 2. It would start after Terminal 1 and 2, hopefully, had come to a successful conclusion.

**Mr. Doucet:** The contract was to begin, took effect, on the day that the new management group would have moved in, as it were, and, as I understand it, that date was October 7 of 1993.

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Ils le savaient et quelqu'un d'autre devait le savoir, sinon pourquoi aurait-on demandé les documents de Fred Doucet au Bureau du Conseil privé si on ne savait pas qu'il les avait pour commencer? C'est ce que j'essaie de vous faire comprendre. Peut-être que je n'y réussis pas.

De toute manière, je vais poursuivre. Les relations... et bien, laissons de côté la question routière. Cela m'importe peu.

Passons au projet des aérogares 1 et 2 pour lequel vous dites que les contrats, et je répète, «n'ont rien à voir avec le projet Pearson et ont été dûment inscrits sur le registre des lobbyistes pour leur objet respectif». Vous parlez des contrats avec AGRA et autres. Vous passez ensuite à Paxport Inc., au numéro 4 de la page 5. Une fois le projet Paxport choisi comme la meilleure proposition globale, vous dites que Paxport s'est adressé à vous en décembre 1992.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Pourquoi vous choisir?

**M. Doucet:** Ma foi, je vais devoir faire des suppositions, mais je crois que je serais assez proche de la vérité. Pour commencer, j'avais travaillé pour le groupe Matthews sur le réseau national routier, par exemple. On connaissait donc notre entreprise par le travail que nous avions fait pour ce projet. Comme je l'ai dit, il s'agissait d'un projet énorme, un projet qui avait un potentiel beaucoup plus important que le projet de réaménagement de Pearson, 15 ou 20 fois plus important peut-être. C'était donc un projet énorme. On nous avait donc vu au travail et on peut supposer qu'on avait été suffisamment impressionné pour envisager de nous faire travailler dans d'autres domaines. Lorsqu'il est apparu aux responsables qu'ils pouvaient procéder à des négociations fructueuses concernant un contrat qui leur aurait permis d'élargir leurs activités avec le programme de transfert des administrations aéroportuaires dans l'ensemble du Canada et à l'échelle internationale, j'imagine qu'ils ont essayé d'obtenir notre aide du fait de ces antécédents.

**Le sénateur Tkachuk:** Et Paxport International?

**M. Doucet:** Eh bien, c'est la même chose. Le contrat Paxport International que nous avions avait pour principal objectif le positionnement de Paxport sur la scène internationale, c'est-à-dire le recours aux technologies de pointe dont la société se serait dotée avec ses expériences canadiennes et la possibilité d'exporter cela dans le monde entier. M. Neville vous a dit je crois ce matin que les prévisions de marché pour les possibilités offertes dans le domaine des aéroports à l'échelle mondiale étaient immenses. Il s'agit de plusieurs milliards de dollars. Il a donné un chiffre; il figure au procès-verbal.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous parlez de ces deux contrats, vous dites qu'ils dépendent de la bonne issue des négociations de *Pearson Development Corporation* concernant Pearson — les aérogares 1 et 2. Ils devaient entrer en vigueur une fois l'affaire des aérogares 1 et 2 conclue au profit de la société, éventuellement.

**M. Doucet:** Le contrat devait commencer, prendre effet, le jour où le nouveau groupe de gestion allait arriver, pour ainsi dire, et je crois que cette date était le 7 octobre 1993. Le travail que j'ai fait



[Text]

The work that I did prior to that, because the contract was effective — was signed, rather, on February the 1st, and indeed I registered a month or so before that, because Jack Matthews and I had had our discussions. He had told me that we would in fact enter into these contracts. I didn't have them signed and they only got signed the 1st of February, but I knew that I was on. So I began to lay out, with the help of my colleagues at the firm, what our assignments were and to prepare the way, assemble the team, that would then carry out the work that I've described here.

**Senator Tkachuk:** When you signed these contracts you had certain undertakings with other companies that you had to comply with. Sagegate; is that right?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** So when you received a fee here, on page 7 —

**Senator Grafstein:** I don't mean to interrupt your questioning, but do we have any information about Sagegate other than what we've heard from the witness? This is a new name. I don't see any documentary evidence of Sagegate. Is there any in the record somewhere to give us some tie to Sagegate?

**The Chairman:** Maybe the witness can help us.

**Senator Grafstein:** You're referring to something in documents about Sagegate.

**Senator Tkachuk:** Well, on page 7 he makes reference to it. We make reference to unsigned documents over the last three months —

**Senator Grafstein:** I don't see, in any of the documents, the word "Sagegate".

**Senator Tkachuk:** — and I have no problem with that.

**Senator Grafstein:** Is that somewhere that we don't have? We do have it?

**Senator Tkachuk:** Page 7 of his — he makes mention of Sagegate here.

**Senator Grafstein:** I thought you were referring to a document about Sagegate.

**Senator Tkachuk:** No, no.

**Senator Grafstein:** That's just based on the testimony?

**Senator Tkachuk:** Yeah, on his testimony.

**Senator Grafstein:** Okay, fine. So there's no other agreement dealing with it?

**Senator Tkachuk:** No.

**Mr. Doucet:** Mr. Chairman, may I enter to offer a —

**Senator Tkachuk:** We're here for information. You do whatever you want.

**Mr. Doucet:** In one of your tabs, in your Tab 3, there are copies of the invoices that were submitted to me by Sagegate.

[Traduction]

avant cela, car le contrat était entré en vigueur... avait été signé plutôt, le 1<sup>er</sup> février, et je m'étais enregistré un mois à peu près avant, car Jack Matthews et moi-même en avions discuté. Il m'avait dit que nous allions signer ces contrats. Ils n'étaient pas encore signés; ils ne l'ont été que le 1<sup>er</sup> février, mais je savais que c'était prévu. J'ai donc commencé à mettre au point, avec l'aide de mes collègues du cabinet, nos missions, à préparer le terrain, à constituer l'équipe qui allait ensuite effectuer le travail que j'ai décrit ici.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous avez signé ces contrats, vous aviez certaines missions à accomplir pour d'autres sociétés. Sagegate, c'est bien cela?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Lorsque vous avez donc reçu des honoraires, cela figure à la page 7...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne veux pas vous interrompre, mais avons-nous d'autres renseignements sur Sagegate, indépendamment de ce qu'a dit le témoin? Ce nom est nouveau. Je ne vois Sagegate mentionné nulle part dans la documentation. Y a-t-il quelque chose qui existe quelque part qui puisse nous permettre de situer Sagegate?

**Le président:** Le témoin pourrait peut-être nous aider.

**Le sénateur Grafstein:** Vous voulez parler de renseignements sur Sagegate dans les documents.

**Le sénateur Tkachuk:** Eh bien, à la page 7, il en est question. Il est question de documents non signés pendant les trois derniers mois...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne vois le nom «Sagegate» dans aucun document.

**Le sénateur Tkachuk:** ...et cela ne me pose aucun problème.

**Le sénateur Grafstein:** Cela serait-il mentionné dans des documents que nous n'avons pas? Nous les avons?

**Le sénateur Tkachuk:** À la page 7 de son... il mentionne Sagegate.

**Le sénateur Grafstein:** Je croyais que vous parliez d'un document concernant Sagegate.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, non.

**Le sénateur Grafstein:** Vous parliez seulement de son témoignage?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui, de son témoignage.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Il n'y a donc pas d'accord à ce sujet?

**Le sénateur Tkachuk:** Non.

**M. Doucet:** Monsieur le président, puis-je intervenir pour offrir...

**Le sénateur Tkachuk:** Nous sommes ici pour obtenir des renseignements. Vous pouvez faire tout ce que vous voulez.

**M. Doucet:** Dans l'un de vos onglets, il s'agit de l'onglet 3, vous trouverez des copies de factures qui m'ont été présentées par Sagegate.

[Texte]

**Senator Grafstein:** I'm not sure what tab. Unfortunately, Mr. Doucet, we've got lots of Tab 3s. Which Tab 3?

**Mr. Doucet:** In what I have submitted to you.

**Senator Stewart:** Here it is.

**Senator Grafstein:** Okay, fine.

**Senator Tkachuk:** My question is; you had an undertaking with Sagegate. So you would bill — help me out here. You're billing \$8,700 — let's say the rains fell, the crop grew and all these things that happened didn't happen and you were happily working at Paxport International and whatever, and you receive \$8,700 and \$8,000 from the other company; one for Paxport International work and one for work that you're doing in Canada.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** What do you do with that money now? I don't mean your part. You state obligations here. I'm trying to get an idea of what they are.

**Mr. Doucet:** For starters, the firm pays half of that amount to Sagegate for the major assignment that they will have pursuant to the assignment that we have, number one. Number two, we then negotiate a mandate with our other affiliate company in the U.S., the name of which I've identified here, and I've supplied information on our —

**Senator Tkachuk:** Powell, Goldstein.

**Mr. Doucet:** Yes. This is a major firm in Washington. The managing partner at the time was Stu Eisenstadt who had been the senior policy advisor to President Carter and subsequently, under President Clinton, became the U.S. Ambassador for the European Community. This was a large, well known firm in Washington with whom we had forged an alliance. The basis of the alliance was that as we moved into international projects, more of which we were gaining during those years, that we would work together.

And as I note in my remarks, we had not discussed what the sharing arrangement would be pursuant to the Paxport International and Paxport Incorporated contracts, but it was largely on account of those alliances that I was able to successfully negotiate these contracts, because the team that I was able to assemble was indeed a formidable one in terms of exporting Canada's expertise around the world. And so the sharing of the total pie which you have identified would have been done, in the first instance, 50 per cent of the overall amount to Sagegate.

**Senator Tkachuk:** Leaving you with \$8,350.

**Mr. Doucet:** All right. That would then have been shared with the — the amount of which had not been negotiated as to what the sharing would be — with the U.S. firm. And as we would have moved into the various capitals of the world where airport devolution was likely, our plans were to invite other local

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** De quel onglet parlez-vous. Malheureusement, monsieur Doucet, nous avons plusieurs onglet 3. Duquel s'agit-il?

**M. Doucet:** Celui qui se trouve dans la documentation que je vous ai remise.

**Le sénateur Stewart:** Le voilà.

**Le sénateur Grafstein:** Bon, d'accord.

**Le sénateur Tkachuk:** Ma question vient de ce que vous aviez entrepris quelque chose avec Sagegate. Vous auriez donc dû lui facturer... aidez-moi. Votre facture de 8 700 \$ ... admettons qu'il ait plu, que les récoltes aient poussé et que toutes ces choses qui se sont produites n'ont en fait pas eu lieu et que vous étiez en train de travailler gentiment à Paxport International, ou ailleurs, et que vous avez reçu 8 700 \$ et 8 000 \$ d'une autre société; l'une de ces sommes correspond à un travail fait pour Paxport International, et l'autre à un travail que vous étiez en train d'effectuer au Canada.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Que faites-vous avec cet argent ensuite? Je ne veux pas dire de la partie qui vous revient. Vous parlez ici d'obligations. J'essaie de voir en quoi elles consistaient.

**M. Doucet:** Pour une affaire qui débute, la société paie la moitié de la somme à Sagegate pour la mission principale que cette entreprise aura et qui correspond à la mission que nous avons, pour commencer. Deuxièmement, nous négocions ensuite un mandat avec notre autre filiale américaine, dont je vous ai cité le nom ici, et je vous ai donné les renseignements dans votre...

**Le sénateur Tkachuk:** Powell, Goldstein.

**M. Doucet:** Oui. Il s'agit d'une grosse entreprise de Washington. L'associé directeur général à l'époque était Stu Eisenstadt, qui avait été le principal conseiller politique du président Carter et est devenu ensuite, sous le président Clinton, ambassadeur des États-Unis auprès de la Communauté européenne. Il s'agissait donc d'une grosse entreprise, bien connue à Washington, avec laquelle nous avions constitué une alliance. Selon cette alliance, nous devions, au fur et à mesure que nous nous dirigeons vers des projets internationaux, et c'était de plus en plus le cas au cours de ces années, travailler ensemble.

Comme je l'indique dans mes remarques, nous n'avions pas discuté de l'accord de partage en ce qui concernait les contrats avec Paxport International et Paxport Inc., mais c'était en grande partie à cause de ces alliances que j'ai pu négocier avec succès ces contrats, car l'équipe que j'ai pu réunir était vraiment extraordinaire pour ce qui était d'exporter le savoir-faire canadien dans le monde. On se serait donc partagé le gâteau, comme vous l'avez indiqué, et dans le premier cas, 50 p. 100 du montant total serait allé à Sagegate.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce qui vous laissait 8 350 \$.

**M. Doucet:** D'accord. On aurait ensuite partagé cela avec... mais pour ce partage, le montant n'avait pas été négocié... avec l'entreprise américaine. Et au fur et à mesure que nous allions arriver dans les diverses capitales du monde où un transfert des administrations aéroportuaires était vraisemblable, nos plans

[Text]

groups, such as the Powell firm in Washington, who knew the terrain, as it were, in those countries, to come on the team as we moved country to country. This is a feature that is not unique for consultants as they try to export a technology around the world, and those were our plans. Now, what the sharing would have been on that and, indeed, who those firms would have been, I can't tell you. But at the end of the day the pie, which was finite and is established pursuant to these contracts, would have been divided up. And our firm would have done all right, but it would have been a reasonable amount.

**Senator Tkachuk:** After hearing testimony from you and Mr. Metcalfe, I think Mr. Near is probably making some phone calls today.

If you had signed this contract February the 1st of '93, there's contract negotiations, there's — well, I shouldn't say that. There's consultation going at this time and negotiations later on in '93. You would have a self-interest in seeing that the T1T2 negotiations with Pearson Development Corporation — Mergeco, Pearson Development Corporation, T1T2 Pearson Partnership Limited — I can't believe I actually did that, and I still probably missed one or two — was taking place. You'd have a self-interest. Did the success of Mergeco/Pearson Development Corporation mean that Paxport contracts would then come into effect whenever? Is that...

**Mr. Doucet:** Well, I can't define for you or comment on the basis of the association that created Mergeco.

**Senator Tkachuk:** I'm not asking you to do that.

**Mr. Doucet:** But our contracts with Paxport Incorporated and Paxport International were only going to be triggered at the moment that the new management team, whatever it was, moved then to Pearson Airport Terminals 1 and 2. I had no mandate; none, to be involved in the contract negotiations in 1993. My focus was to ensure that by the end of that process we were ready to be further involved in a number of Canadian airports. And I want to bring to the attention, because I have not heard it in the testimony so far — maybe I haven't seen it at all but maybe it's been reported — that I believe the list of Canadian airports that were targeted for devolution was 25; 25 airports in Canada. At that point, if my memory serves me right, there was only Vancouver that was officially LAA'd, as it were. Targeted as well were Calgary, Edmonton and Montreal and, indeed, since then they have been concluded, and maybe others. But there was a long list of potential airports in which any company that would have won the Pearson activity would have wanted to use the technology of it to ensure that it could compete for other management opportunities or redevelopment opportunities across Canada.

In tandem with that, and buttressed with that technology, because it was so unique — and Mr. Neville reported this morning that this was a small group that had a claim to expertise in airport redevelopment. In tandem with that we were also wanting to

[Traduction]

consistaient à inviter d'autres groupes locaux, tel que l'entreprise Powell à Washington, qui connaissait le terrain pour ainsi dire, dans les pays en question, à faire partie de l'équipe dans chaque pays successivement. Il n'y a pas que les consultants qui procèdent ainsi lorsqu'ils essaient d'exporter une technologie dans le monde, et c'était bien ce que nous pensions faire. Pour ce qui est du partage proprement dit, et des entreprises avec qui nous devions partager, je ne peux pas vous le dire. Mais pour finir, le gâteau, qui avait une dimension donnée, conforme aux contrats, aurait été partagé. Et notre cabinet s'en serait bien tiré, mais la somme aurait été raisonnable.

**Le sénateur Tkachuk:** Après avoir entendu votre témoignage et celui de M. Metcalfe, j'ai l'impression que M. Near doit être en train de faire quelques appels téléphoniques aujourd'hui.

Si vous aviez signé ce contrat le 1<sup>er</sup> février 1993, il y a des négociations pour un contrat, il y a... enfin, je ne devrais pas dire cela. On procédait alors à des consultations et des négociations devaient avoir lieu ensuite en 1993. Il en allait de votre propre intérêt que les négociations concernant les aéroports 1 et 2 avec *Pearson Development Corporation* (Mergeco, *Pearson Development Corporation*, *T1T2 Pearson Partnership Limited*... je n'arrive pas à croire que j'y suis arrivé, et pourtant j'en ai sans doute oublié une ou deux) aient lieu. Il en allait de votre intérêt. Le succès de Mergeco/Pearson Development Corporation allait-il signifier que les contrats de Paxport allaient entrer en vigueur au moment voulu? Est-ce que c'est...

**M. Doucet:** Je ne peux pas vous préciser l'origine de l'association qui a donné lieu à Mergeco.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce n'est pas ce que je vous demande de faire.

**M. Doucet:** Mais nos contrats avec Paxport Inc. et Paxport International n'allaient entrer en vigueur qu'au moment où la nouvelle équipe de gestion, quelle qu'elle soit, allait arriver aux aéroports 1 et 2 de l'aéroport Pearson. Je n'avais pas de mandat pour participer aux négociations du contrat en 1993. Je devais surtout m'assurer qu'à la fin de l'opération, nous serions prêts à nous impliquer davantage dans plusieurs aéroports canadiens. Je tiens à vous signaler, car je ne l'ai pas entendu pendant les témoignages jusqu'ici (peut-être que je n'ai pas tout vu et peut-être que cela a été dit) que je crois que la liste des aéroports canadiens pour lesquels il devait y avoir transfert des administrations comportait 25 noms; il devait y avoir 25 aéroports au Canada. À ce moment-là, si j'ai bonne mémoire, il n'y avait que Vancouver qui était passé entre les mains d'une administration aéroportuaire locale. La chose était également prévue pour Calgary, Edmonton et Montréal et, en effet, depuis, les accords ont été conclus, et il y en a sans doute d'autres. Mais il y avait effectivement une longue liste d'aéroports pour lesquels toute société qui avait obtenu Pearson aurait souhaité utiliser la même technologie pour tenter sa chance dans les autres occasions de gestion ou de réaménagement offertes dans tout le pays.

Parallèlement à cela, et nous nous appuyions sur cette technologie, car elle était tout à fait unique... et M. Neville a dit ce matin que les entreprises qui pouvaient se vanter de posséder un certain savoir-faire dans le domaine du réaménagement des



[Texte]

position Paxport International to do well in its competitive enterprises outside of Canada.

**Senator Tkachuk:** Well, I'll take your word for it.

**Mr. Doucet:** I hope so.

**Senator Tkachuk:** But surely, you know, maybe in the dead of night or when you get up early in the morning, weren't you thinking, "Gee, I wonder how those negotiations are going between the Government of Canada and Pearson Development Corporation"? I mean you were assembling the team, you're getting ready, hopefully that they would be complete.

Did you meet with people or did you talk to people about how the contract was going or how the negotiations were going? Did you keep yourself apprised of what was happening?

**Mr. Doucet:** The people that I spoke with that were in my so-called network were not on the negotiating team, with the exception of the client with whom I spoke regularly throughout. After all, they were my client.

**Senator Tkachuk:** Yes.

**Mr. Doucet:** But as far as the so-called government side, I was not involved in the negotiations and, at best, I would come by some information as to the process, most of which came through the public perception of what was being reported as a process.

**Senator Tkachuk:** So did you work with Mr. Neville at all during this time period?

**Mr. Doucet:** No. I see Mr. Neville frequently. We have a common enterprise, we own horses together, so I see him regularly; I saw him regularly, but that was not the subject of much discussion. I think I heard Mr. Neville himself say that he was not part of the negotiation team. So I suspect that the information he was getting about how that process was going would have been, again, through what was commonly known everywhere.

**Senator Tkachuk:** So let's fast forward a little bit. I'm sure there will be other questions and I'm close to — I just want to just talk about this for a moment.

Liberal government wins — you know, there was controversy during the election — Liberal government wins. Did Mr. Nixon — why did Mr. Nixon want your documents, or want your invoices? You mentioned that those other ones mistakenly may have gotten to the Nixon... How did that happen?

**Mr. Doucet:** I have no direct knowledge on what Mr. Nixon wanted. Mr. Nixon never contacted me before, during or after his inquiry. So I am guessing that the invoices that I've referred to, which had nothing to do with Pearson, that were part of a contract with the Matthews Group on the national highways system project, somehow got into the custody of Mr. Nixon — and I don't imply irregularly here — through the inquiry process.

[Translation]

aéroports étaient peu nombreuses. Parallèlement à cela, nous voulions aussi positionner Paxport International pour lui permettre de réussir dans ses entreprises concurrentielles à l'étranger.

**Le sénateur Tkachuk:** Ma foi, je veux bien vous croire.

**M. Doucet:** Je l'espère bien.

**Le sénateur Tkachuk:** Mais sans doute, en plein milieu de la nuit ou en vous levant tôt le matin, vous deviez penser: «Ma foi, je me demande où en sont les négociations entre le gouvernement du Canada et *Pearson Development Corporation*?» Vous étiez en train de constituer l'équipe. Vous vous prépariez en espérant que ces négociations aboutissent.

Avez-vous rencontré des gens ou avez-vous parlé à certaines personnes, pour savoir où en était le contrat et comment se déroulaient les négociations? Vous êtes-vous tenu au courant de ce qui se passait?

**M. Doucet:** Les personnes à qui j'ai parlé et qui se trouvaient dans mon soi-disant réseau ne faisaient pas partie de l'équipe de négociation, à l'exception du client avec lequel je parlais régulièrement tout au long du processus. Après tout, il s'agissait de mon client.

**Le sénateur Tkachuk:** Oui.

**M. Doucet:** Mais pour ce qui est de ce que l'on appelle le côté gouvernemental, je n'ai pas participé aux négociations et, au mieux, j'ai dû avoir des renseignements sur le processus essentiellement par ce qui se disait publiquement à son sujet.

**Le sénateur Tkachuk:** Pendant cette période, avez-vous jamais travaillé avec M. Neville?

**M. Doucet:** Non. Je vois fréquemment M. Neville. Nous avons une entreprise en commun, nous avons des chevaux en commun; je le vois donc régulièrement. Je le voyais régulièrement, mais nous ne discutons guère de cela. Je crois avoir entendu M. Neville lui-même dire qu'il ne faisait pas partie de l'équipe de négociation. J'imagine que ce qu'il savait du processus venait encore une fois de ce que l'on savait généralement.

**Le sénateur Tkachuk:** Faisons un petit bond en avant. Je suis sûr qu'il y aurait d'autres questions et je suis près de... je veux simplement parler de cela pendant un instant.

Le gouvernement libéral l'emporte... vous savez, il y avait eu une polémique pendant les élections... le gouvernement libéral l'emporte. M. Nixon a-t-il... pourquoi M. Nixon voulait-il vos documents, ou plutôt vos factures? Vous avez dit que ces autres documents étaient arrivés par erreur à l'équipe Nixon... Comment cela s'est-il produit?

**M. Doucet:** Je ne sais pas de M. Nixon directement ce qu'il voulait. Il ne m'a jamais contacté, ni avant, ni pendant, ni après son enquête. J'imagine donc que les factures dont j'ai parlé, qui n'avaient rien à voir avec Pearson, concernaient un contrat que vous aviez signé avec le groupe Matthews pour un projet de réseau routier national, sont arrivées entre les mains de M. Nixon (et je ne veux pas dire que cela se soit fait de façon illégitime)

[Text]

But I'm guessing on that, I don't know that for sure. Whatever

**Senator Tkachuk:** Did you have a top ten list to send copies of your invoices to or would you only have sent them to one place and they'd be in your office and somewhere else, eh?

**Mr. Doucet:** As I said in my statement, I consider the contracts that I sign with clients and the invoices pursuant thereto to be commercial confidences between consultant and client and not intended for public dissemination. And only because, in an attempt to dismantle confusion and clear the air, have I done so here.

**Senator Tkachuk:** So those copies of those invoices — Mr. Nixon didn't ask to talk to you?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Tkachuk:** Wasn't interested in what you had to say?

**Mr. Doucet:** I don't know about that.

**Senator Tkachuk:** Obviously, he didn't talk to you. Did he write to you? Did he ask you for anything like that?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Tkachuk:** Then copies of invoices, maybe mistakenly — I'm assuming here that if you're not in the habit of sending them out to other people that they would come from Matthews Construction and/or your own, somehow, inadvertently out of your own firm.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Tkachuk:** End up in the Nixon file, and then you get a letter from the PCO. Who sent you that letter saying, "We got an inquiry about —"? Didn't they say, "Boy is this ever odd. How did we get hold of these invoices?" They didn't make mention of that? They just said, "We happen to be in possession of the invoices"?

**Mr. Doucet:** They indicated that an Access to Information request had been made, they indicated that they had invoices that were obtained through the Nixon inquiry, and they indicated that unless I objected they were going to make those public. I then retained counsel, and I've entered a letter of intervention in the tabs, and we fought to have them refrain from public disclosure. We were only partly successful in having them white out the amounts.

**Senator Tkachuk:** Give me the time period.

**Mr. Doucet:** As to when that happened?

**Senator Tkachuk:** Just so we can put it in the record. You said "last year" in your document. I just want — was it a particular month?

**Mr. Doucet:** If you'll give me a second I'll try and find out —

[Traduction]

dans le cadre de l'enquête. Mais je ne fais que supposer, je ne sais ce qu'il en est réellement. Quoi qu'il en soit...

**Le sénateur Tkachuk:** Aviez-vous une liste d'une dizaine de personnes ou d'organismes importants à qui envoyer copie de vos factures, ou les avez-vous seulement envoyées à un endroit et elles devraient se trouver dans votre bureau ou ailleurs?

**M. Doucet:** Comme je l'ai dit dans ma déclaration, je considère les contrats que je signe avec mes clients et les factures qui en découlent comme des renseignements commerciaux confidentiels destinés uniquement au consultant et au client et non à la divulgation. Et je ne l'ai fait ici que pour tenter de lever la confusion et de détendre l'atmosphère.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour les copies de ces factures... M. Nixon n'a pas demandé à vous parler?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Ce que vous aviez à dire ne l'intéressait pas?

**M. Doucet:** Je ne saurais dire.

**Le sénateur Tkachuk:** Donc, il ne vous a pas parlé. Vous a-t-il écrit? Vous a-t-il demandé ce genre de chose?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Tkachuk:** Alors il se peut que des copies des factures soient arrivées par erreur... j'imagine que si vous n'aviez pas l'habitude de les envoyer ailleurs, elles devaient venir de Matthews Construction et/ou de votre propre cabinet, même si c'est par inadvertance.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** Pour aboutir dans le dossier Nixon et vous recevez ensuite une lettre du BCP. Qui vous a envoyé la lettre dans laquelle on vous disait: «Nous menons une enquête sur...»? Ne disait-on pas dans cette lettre: «C'est vraiment là chose curieuse. Comment avons-nous mis la main sur ces factures»? On n'en parle pas? On vous dit simplement: «Il se trouve que nous sommes en possession des factures»?

**M. Doucet:** On m'a simplement signalé qu'une demande d'accès à l'information avait été déposée; on m'a dit qu'on était en possession des factures obtenues dans le cadre de l'enquête Nixon et qu'à moins que je n'y vois des inconvénients, on allait les rendre publiques. J'ai alors consulté un avocat, et j'ai inséré dans la documentation la lettre de protestation, et nous nous sommes donc battus pour éviter la divulgation. Nous n'avons réussi qu'en partie puisque nous avons obtenu simplement que l'on rende illisible les montants.

**Le sénateur Tkachuk:** Pouvez-vous me situer cela dans le temps?

**M. Doucet:** Vous dire quand cela s'est produit?

**Le sénateur Tkachuk:** Oui pour que nous puissions verser cela au dossier. Vous avez parlé dans votre document de «l'année dernière». Je voulais simplement... vous souvenez-vous du mois où cela s'est passé?

**M. Doucet:** Si vous me laissez un instant, je vais essayer de trouver...

[Texte]

**Senator Tkachuk:** Sure. I'll give you all the time you want.

**Mr. Doucet:** — what the exact date was.

I have a letter. It's in your very first tab, Tab 1, from Ciuneas Boyle, Coordinator, Access to Information and Privacy, Government of Canada, dated September 7, which is a response to an earlier letter from my counsel.

**Senator Tkachuk:** Sorry, what tab was that again?

**Mr. Doucet:** This is Tab 1. I'm sorry it's a letter addressed to Mrs. Ciuneas Boyle from my counsel, McCarthy Tétrault.

**Senator Tkachuk:** Yeah.

**Mr. Doucet:** And that's dated September 7, but there was activity before that because it begins:

Thank you for your letter of August 22, 1994. We are pleased you reached the conclusion that Section 27 of the Access to Information Act...does not apply to my client.

— et cetera, et cetera, et cetera. But I think the timeframe would have been August 1994; July-August, 1994, when I first learned that there was an Access to Information request.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Senator Jessiman:** Could I just ask one supplementary?

Your contracts are with Paxport Inc., correct? Your contract is with Paxport Inc. and Paxport Internationally?

**Mr. Doucet:** That's right.

**Senator Jessiman:** I want to talk only about Paxport Inc. That was the one that made the first bid, right? Now, I would like you to tell us if it's true that, notwithstanding that the lease transfer of Terminals 1 and 2 would never go to Paxport Inc. because their shareholders are now part of another corporation called Pearson International —

**Mr. Doucet:** May I, Mr. Chairman —

**Senator Jessiman:** — were Paxport Inc. still going to honour your contract?

**Mr. Doucet:** May I just try to clear a confusion? I think what I'm going to say doesn't fully answer your question. I'll try to get to it but I want to clear the premise maybe.

My contract throughout the period of time that I've indicated here, with effect in late December, 1992, signed on February the 1st, 1993, and registered back in December '92, have to do with Paxport Incorporated and Paxport International. I have no other contracts that bear on the airport —

[Translation]

**Le sénateur Tkachuk:** Certainement. Je vous donne tout le temps que vous voulez.

**M. Doucet:** ...la date exacte.

J'ai ici une lettre. Elle se trouve dans le tout premier onglet, l'onglet 1. Elle est de Ciuneas Boyle, coordonnatrice, Accès à l'information et protection des renseignements personnels, gouvernement du Canada. Elle est datée du 7 septembre. Il s'agit d'une réponse à une lettre qu'avait envoyée auparavant mon avocat.

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous demande pardon, de quel onglet s'agit-il encore une fois?

**M. Doucet:** Il s'agit de l'onglet 1. Je vous demande pardon, il s'agit d'une lettre adressée à Mme Ciuneas Boyle par mon avocat, McCarthy Tétrault.

**Le sénateur Tkachuk:** Ah oui!

**M. Doucet:** Elle porte la date du 7 septembre, mais il y a eu autre chose avant, puisqu'elle commence ainsi...

Nous vous remercions pour votre lettre du 22 août 1994. Nous sommes heureux d'apprendre que vous en avez conclu que l'article 27 de la Loi sur l'accès à l'information... ne s'applique pas à mon client.

...et cetera, et cetera, et cetera. C'était donc en août 1994; juillet-août 1994, que j'ai appris qu'il y avait une demande d'accès à l'information.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le sénateur Jessiman:** Puis-je poser une simple question supplémentaire?

Vous avez bien signé des contrats avec Paxport Inc., n'est-ce pas? Votre contrat était signé Paxport Inc. et Paxport International?

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Jessiman:** Je ne vous parlerai que de Paxport Inc. C'est cette société qui a fait la première offre, n'est-ce pas? J'aimerais que vous nous disiez s'il est vrai que même si le transfert du bail des aérogares 1 et 2 n'allait jamais aller à Paxport Inc., parce que ses actionnaires font maintenant partie d'une autre société appelée Pearson International...

**M. Doucet:** Si vous me le permettez, monsieur le président...

**Le sénateur Jessiman:** Paxport Inc. allait tout de même honorer le contrat qu'elle avait signé avec vous?

**M. Doucet:** Me permettez-vous d'essayer de tirer quelque chose au clair? Je crois que ce que je vais dire ne répondra pas complètement à votre question. Je vais essayer d'y venir, mais je veux préciser peut-être les prémisses.

Mon contrat, tout au long de cette période dont j'ai parlé ici, qui prenait effet fin décembre 1992, qui avait été signé le 1<sup>er</sup> février 1993 et enregistré auparavant en décembre 1992, concernait Paxport Inc. et Paxport International. Je n'ai pas d'autres contrats qui concernent l'aéroport...



[Text]

**Senator Jessiman:** But they only commence when the lease — and I'm reading from the contract here — Terminals 1 and 2 at Pearson to Paxport. So you know and I know that would never happen because we have now Mergeco, which is another corporation.

**Mr. Doucet:** But senator, when I signed those contracts, to the best of my knowledge Mergeco did not exist.

**Senator Jessiman:** I understand.

**Senator Grafstein:** But it did.

**Mr. Doucet:** I'm sorry?

**Senator Tkachuk:** There was a letter of understanding —

**Senator Grafstein:** There was a letter of understanding on January 14.

**Mr. Doucet:** We're talking here December '92.

**Senator Grafstein:** December '92, no; but February the 1st '93, yes.

**Mr. Doucet:** But when I registered those contracts with the lobby registry, which we have a need to do when we undertake work, or expect to undertake work, contract or no contract, I did so — again I can check the notes, but I think it's December 22, 1992. At that time, to the best of my knowledge, Mergeco was not a creature.

**Senator Jessiman:** Yes, but my question is the fact that Mergeco — if they had received the lease transferred to Mergeco, was your client Paxport Inc. prepared to honour your contracts even though it itself would never get the lease document?

**Mr. Doucet:** That would have to be a matter of discussion between Paxport and Mergeco, I presume, and —

**Senator Jessiman:** You don't know?

**Mr. Doucet:** — and I fully expected my contracts to be honoured, somehow.

**Senator Tkachuk:** I have only a couple questions. I'm sorry, are you finished?

**Senator Jessiman:** I'm fine.

**Senator Tkachuk:** Okay.

During the election and previous to — I mean you've been involved in the political field and all the rest of it — there would have been, you know, there was a lot of talk that maybe the Conservatives wouldn't win the election.

**Mr. Doucet:** Would not win the election?

**Senator Tkachuk:** Would not win the election. There was even some talk during the election that the Conservatives wouldn't win the election, and there was polling to that effect, although just for a little blip there when Ms Campbell was around the country in August, people thought it would turn around. But, nonetheless, it wasn't a sure thing that the Conservatives would win the election.

[Traduction]

**Le sénateur Jessiman:** Mais ils ne devaient prendre effet que lorsque le bail (et je lis ici ce qui figure dans votre contrat) des aéroports 1 et 2 de Pearson allait aller à Paxport. Vous savez donc et je sais que cela ne va jamais se produire puisqu'il y a maintenant Mergeco, qui est une autre société.

**M. Doucet:** Mais, sénateur, lorsque j'ai signé ces contrats, autant que je sache, Mergeco n'existait pas.

**Le sénateur Jessiman:** Je le sais.

**Le sénateur Grafstein:** Elle existait tout de même.

**M. Doucet:** Je vous demande pardon?

**Le sénateur Tkachuk:** Il y a une lettre d'accord...

**Le sénateur Grafstein:** Il y a eu une lettre d'accord le 14 janvier.

**M. Doucet:** Nous parlons ici de décembre 1992.

**Le sénateur Grafstein:** Pas de décembre 1992, mais du 1<sup>er</sup> février 1993.

**M. Doucet:** Mais lorsque j'ai inscrit ces contrats sur le registre des lobbyistes, ce que nous devons faire lorsque nous entreprenons un travail, ou que nous nous attendons à entreprendre un travail, qu'il y ait ou non contrat, je l'ai fait... et je peux encore vérifier dans mes notes, mais je crois qu'il s'agit du 22 décembre 1992. À ce moment-là, autant que je sache, Mergeco n'existait pas.

**Le sénateur Jessiman:** Oui, mais ma question porte précisément sur le fait que Mergeco... si le bail avait été transféré à Mergeco, votre client, Paxport Inc., était-il toujours prêt à honorer vos contrats même si lui-même n'allait jamais obtenir le document du bail?

**M. Doucet:** J'imagine que c'est à Paxport et Mergeco d'en discuter, et...

**Le sénateur Jessiman:** Vous ne savez pas?

**M. Doucet:** ...mais je m'attendais cependant tout à fait à ce que mes contrats soient honorés.

**Le sénateur Tkachuk:** Il ne me reste que quelques questions. Je vous demande pardon, aviez-vous terminé?

**Le sénateur Jessiman:** Ça va.

**Le sénateur Tkachuk:** Très bien.

Pendant les élections et avant... vous avez travaillé dans le secteur politique et tout le reste... comme vous le savez, on disait à l'époque que peut-être les Conservateurs n'allaient pas l'emporter aux élections.

**M. Doucet:** N'allaient pas l'emporter aux élections?

**Le sénateur Tkachuk:** N'allaient pas l'emporter aux élections. On a même dit pendant les élections que les Conservateurs n'allaient pas l'emporter, et des sondages corroboraient cela, bien que pendant un moment, lorsque Mme Campbell était à la tête du pays en août, on ait cru que les choses allaient changer. Mais il n'en reste pas moins qu'il n'était pas sûr que les Conservateurs l'emportent aux élections.

[Texte]

So would you have, in your preparatory work here, would you have maybe met with some Liberals? Oh, I hate that word. Would you have met with some Liberals?

**Senator Grafstein:** You're saying "liberals" with a lower case.

**Senator Tkachuk:** With a high case.

**Mr. Doucet:** I don't recollect having met with anyone who identified himself or herself as such, but they may have been for all I know. I was not discriminating between the people that I met with. But I remind you that my mandate was not to do anything other than to prepare. It was a period, as it were, of latent pregnancy.

**Senator Tkachuk:** That I wouldn't know much about.

**Mr. Doucet:** Let me try to explain again.

**Senator Tkachuk:** Let's give it a try.

**Senator Grafstein:** Is that document in any of the papers that we haven't seen?

**Mr. Doucet:** My object was, during that period of the contract discussions, you know, December 7th to whenever things got signed — in fact December 7th to October 7th, I guess, that was when the transfer occurred — my quest during that time as a consultant to the clients was not to do anything other than to prepare for the day when we would move forward from that date, the date of the transfer of the leases. And so I had no lobbying to do; I had no public advocacy to carry out. Others had that charge, and I think one of the witnesses this morning very much had that charge; Mr. Neville. That was not my charge.

**Senator Tkachuk:** Thanks, Chairman.

**The Chairman:** Before we proceed, there's need for a little clarification here.

**Mr. Nelligan:** I thought it might assist senators if I put two points on the record. The first is you will notice that in the material we distributed as to lobby registrations we were astute enough to provide you with the lobbyist registrations for Construction, Angkor Inc. and for R.L. Coolsaet. The reason we were able to do that is that when we were asking for the registrations with respect to the corporations of which we were aware, we were advised by the officer at the lobbyist registry that she was including the printouts relating to these other two companies because inquiries had already been made with respect to these clients in relation to the Pearson inquiry. So it would appear that there were inquiries being made as to the connection to Mr. Doucet with those two companies prior to this inquiry beginning.

I would also point out to the senators that, as Senator Jessiman has said, the contract that Mr. Doucet has given us is specifically with Paxport Inc., and, of course, Paxport Inc. was not a party to the ultimate contract. But in the materials filed with the House of Commons committee at an earlier date, it would appear that Mr. Matthews lists, first of all, lobbyists that he paid, which include Mr. Doucet, and when the consultants are listed he has a

[Translation]

Vous avez donc dû, dans votre travail d'approche, vous avez peut-être rencontré des Libéraux? Oh, je déteste ce mot! Auriez-vous rencontré des Libéraux?

**Le sénateur Grafstein:** Vous voulez dire des «libéraux» avec un petit l.

**Le sénateur Tkachuk:** Avec un grand L.

**M. Doucet:** Autant que je me souviens, personne ne s'est identifié comme tel, mais il se peut que j'en aie rencontré. Je ne faisais pas de discrimination pour les gens que je rencontrais. Mais je vous rappelle que mon mandat se limitait à un travail de préparation. C'était pour ainsi dire une période de latence, une période de gestation.

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne sais pas grand-chose là-dessus.

**M. Doucet:** Je vais essayer de vous réexpliquer cela.

**Le sénateur Tkachuk:** Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Ce document figure-t-il dans les papiers que nous n'avons pas vus?

**M. Doucet:** Mon objectif était, pendant la période de discussion du contrat, vous savez, du 7 décembre au moment où on allait signer (en fait du 7 décembre au 7 octobre, je crois, c'est-à-dire au moment où le transfert a eu lieu), ce que je recherchais à cette époque, en tant que consultant, pour mon client ce n'était pas autre chose que de préparer le terrain pour le jour où on allait dépasser cette date, la date du transfert des baux. Je n'avais donc pas de lobbyisme à faire; je n'avais pas à défendre publiquement une cause. D'autres en étaient chargés et l'un des témoins de ce matin plus que tout autre: M. Neville. Ce n'était pas ma responsabilité.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Avant de continuer, il serait bon de faire une petite précision.

**M. Nelligan:** Je crois que pour permettre aux sénateurs de comprendre, il serait bon que je précise deux choses. Premièrement, vous constaterez que dans les documents qui vous ont été distribués concernant les enregistrements des lobbyistes, nous avons été suffisamment intelligents pour vous donner ceux de Construction Angkor Inc. et R.L. Coolsaet. S'il nous a été possible de le faire, c'est parce que lorsque nous avons demandé les enregistrements pour les sociétés que nous connaissions, une personne du service d'enregistrement des lobbyistes nous a indiqué qu'elle ajoutait les sorties imprimées concernant ces deux autres sociétés parce que des demandes avaient déjà été présentées concernant ces clients dans le cadre de l'enquête Pearson. C'est ainsi qu'on a appris que des enquêtes avaient lieu sur les liens de M. Doucet avec ces deux sociétés, avant que notre propre enquête ne commence.

Je tiens aussi à signaler aux sénateurs que, comme l'a dit le sénateur Jessiman, le contrat que M. Doucet nous a donné porte précisément le nom de Paxport Inc., et que, bien sûr, Paxport Inc. n'était plus partie au contrat final. Mais dans les documents présentés plus tôt au comité de la Chambre des communes, il semble que les listes de M. Matthews, les lobbyistes qu'il payait pour commencer, qui comprennent M. Doucet, donnent parmi les

[Text]

government business consulting group, F. and G. Doucet, listed as a consultant under Paxport, and he has Fred Doucet Consulting listed under T1T2LP, which was the ultimate Mergeco.

I simply bring that to your attention. That may be part of the confusion or part of the answer, I don't know.

**Senator Tkachuk:** Would you help me out? When the inquiries were made regarding these particular Matthews invoices they were made regarding the inquiry before the inquiry?

**Mr. Nelligan:** No, no, we weren't asking for the invoice at this point. We were simply searching the lobbyist registry to see how Mr. Doucet was registered vis-à-vis the Matthews companies. We, of course, were not aware of the existence of the two companies that were mentioned here, but the officer at the lobbyist registry gratuitously sent us those because she had already been asked for them by somebody else. So there have been inquiries made about these in the past. I just pass that on. I don't know what value you can put on them.

**Senator LeBreton:** She didn't know by whom?

**Mr. Nelligan:** You never hear these things.

**Senator Grafstein:** Can I just make an addendum to counsel's comment? In the document that's been provided today we have two agreements, not one. One agreement is with Paxport Inc. and the other is with Paxport International. And so we have both these documents and these have been provided to us by Mr. Doucet, based on his testimony, to explain the differences between the two and the application of the two. So that we have those documents and in addition to that we have a portion of an affidavit given by Mr. Desmarais that refers to these contracts and I don't know if we've earlier referred to that or not.

And then, in addition to that, we have the Mergeco agreement, January the 14th, which we've talked about before. I assume that those are the relevant documents to clarify Senator Jessiman's question, because I intend to — I'm still not clear about that but I'll come back on that. It's quite confusing.

**Mr. Doucet:** I'm not aware of any Desmarais — I don't have in my possession and no one has served me any documents having been authored by Mr. Desmarais.

**Mr. Nelligan:** No, all Mr. Desmarais did was attach certain documents which were in the possession of the Department of Justice to an affidavit in litigation.

**Senator Grafstein:** This is part of public record in terms of some litigation, but we'll provide you with a copy, and it's a letter that you signed. So if you haven't got that, I intend to deal with it, so we'll make a copy for you now.

[Traduction]

consultants un groupe de consultation avec le gouvernement, F. et G. Doucet, qui est inscrit comme consultant pour Paxport, et qu'il y a ensuite Fred Doucet Consulting, qui figure pour T1T2LP, c'est-à-dire en définitive Mergeco.

Je voulais simplement vous préciser ces deux choses, car c'est peut-être de là que vient en partie la confusion et cela constitue peut-être un élément de réponse, je ne sais pas.

**Le sénateur Tkachuk:** J'ai besoin de votre aide. Lorsque les enquêtes ont été faites concernant ces factures Matthews, c'était dans le cadre d'une enquête qui a précédé la nôtre?

**M. Nelligan:** Non, non, nous ne demandions pas les factures à ce moment-là. Nous faisons simplement une recherche sur le registre des lobbyistes pour voir comment M. Doucet était enregistré pour les sociétés Matthews. Nous n'étions bien sûr pas au courant de l'existence des deux sociétés qui sont citées ici, mais l'employée du service d'enregistrement des lobbyistes a gracieusement offert de nous envoyer ces renseignements parce que la question lui avait été déjà posée par d'autres personnes. Il y a donc déjà eu d'autres enquêtes dans le passé à ce sujet. C'est tout ce que je voulais vous faire savoir. Je ne sais si cela peut vous être utile.

**Le sénateur LeBreton:** Cette personne ne savait pas qui avait fait ces demandes?

**M. Nelligan:** On ne révèle jamais ce genre de choses.

**Le sénateur Grafstein:** Puis-je ajouter quelque chose aux remarques du conseiller juridique? Dans le document qui nous a été fourni aujourd'hui, il y a deux accords et non un seul. L'un de ces accords concerne Paxport Inc., et l'autre Paxport International. Nous avons donc ces deux documents, qui nous ont été fournis par M. Doucet et qui viennent à l'appui de son témoignage pour expliquer les différences entre les deux et leur application respective. Nous avons donc ces documents et en plus, nous avons une partie d'un affidavit donné par M. Desmarais qui mentionne ces contrats, et je ne sais pas si nous en avons déjà parlé ou non.

Et nous avons en outre l'accord Mergeco du 14 janvier dont nous avons déjà parlé. J'imagine que ce sont les documents voulus pour répondre à la question du sénateur Jessiman, car j'ai l'intention de... tout n'est pas encore clair pour moi à ce sujet mais je reviendrai là-dessus. C'est assez déroutant.

**M. Doucet:** Je ne suis pas au courant de ce document Desmarais... je ne l'ai pas en ma possession et personne ne m'a remis de document signé par M. Desmarais.

**M. Nelligan:** Non, M. Desmarais s'est contenté d'adjoindre certains documents que possédait le ministère de la Justice pour un affidavit qui faisait l'objet d'un litige.

**Le sénateur Grafstein:** Cela fait partie d'un dossier public en rapport avec un litige, mais nous vous en fournissons une copie, et c'est une lettre que vous avez signée. Vous n'avez donc pas ce document, j'ai l'intention de m'en occuper. Nous ferons donc une copie à votre intention.



[Texte]

Don't provide him with it now, I don't want to confuse him, but when we have an opportunity, we'll bring it forward.

**Senator Tkachuk:** Thank you, Chairman. I'm done.

**The Chairman:** Senator Hervieux-Payette.

**Senator Hervieux-Payette:** Since I was not around Ottawa when you were Chief of Staff and you provided us with your history from 1960 to 1995, not going back to the beginning when you were a school teacher, a few years ago. So from item (f) to the end, could you tell us the year you were occupying these positions?

**Mr. Doucet:** Starting with what?

**Senator Hervieux-Payette:** Chief of Staff.

**Mr. Doucet:** That would have been from '83 — the period covering a part of '83 and a part of '84. And the Senior Advisor to the Prime Minister, part of '84 to a part of '87. Ambassador and Chairman of the Summits Organizational Committee, from '87 — part of '87 to the end of August '88. President of FDCI — you want me to go on to the end?

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah.

**Mr. Doucet:** President of FDCI from '88 to '92, end of. President and CEO of GBCG, the start of '93 to the end — sorry, start of '93, that should be to the end of '94. And finally, the latter, the start of '95 to the present.

**Senator Hervieux-Payette:** Then for FDCI and GBCG, the first, and the other FDCI, could you tell me the ownership? I mean, were you alone; how many partners you had in the first one, '98 (sic) '92, how many people were working with you?

**Mr. Doucet:** The ownership of FDCI?

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah. Were you the only sole owner and how many employees?

**Mr. Doucet:** Well, FDCI evolved over a period of time. When I started it I was alone, and when I changed the name of it, and indeed because —

**Senator Hervieux-Payette:** You mean from '93?

**Mr. Doucet:** From '88 to the end of '92 I was President of FDCI. And from the start of '93 it became known as GBCG.

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah. And then how many were you?

**Mr. Doucet:** Well FDCI evolved itself from one, and I'm going from recall here, but I would expect that by the end of '92 there might have been eight, nine, ten people.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay.

[Translation]

Ne lui remettez pas cette copie maintenant, je ne veux pas le dérouter. Mais lorsque nous aurons l'occasion, nous en reparlerons.

**Le sénateur Tkachuk:** Merci, monsieur le président. J'en ai terminé.

**Le président:** Sénateur Hervieux-Payette.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Étant donné que je n'étais pas à Ottawa lorsque vous étiez chef de cabinet et que vous nous avez fourni vos antécédents de 1960 à 1995, sans remonter à vos débuts d'enseignant, il y a quelques années, j'aimerais que vous nous disiez, pour les alinéas f) jusqu'à la fin, à quel moment vous occupiez ces postes?

**M. Doucet:** En commençant où?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lorsque vous étiez chef de cabinet.

**M. Doucet:** C'était à partir de 1983, en partie en 1983 et en partie en 1984. Et j'étais conseiller principal du premier ministre pendant une partie de 1984, jusqu'à un certain moment en 1987. J'étais ambassadeur et président du comité d'organisation des sommets de 1987... à partir d'un certain moment en 1987 jusqu'à la fin août 1988. Président de FDCI... vous voulez que j'aille jusqu'à la fin?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Doucet:** Président de FDCI de 1988 à 1992, à la fin de 1992. Président-directeur général de GBCG du début de 1993 à la fin... pardon, du début de 1993 jusqu'à la fin de 1994. Et enfin, pour le dernier poste, du début de 1995 à aujourd'hui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ensuite j'aimerais connaître les propriétaires de FDCI et de GBCG; des deux FDCI. J'aimerais savoir si vous étiez seul; combien d'associés vous aviez dans votre première société en 1998 (sic), en 1992, combien de personnes travaillaient pour vous?

**M. Doucet:** Qui étaient les propriétaires de FDCI?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui. Étiez-vous le seul propriétaire, et combien d'employés aviez-vous?

**M. Doucet:** FDCI a évolué avec le temps. Lorsque j'ai commencé, j'étais seul; puis j'ai changé le nom de la société et en effet, parce que...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous voulez dire à partir de 1993?

**M. Doucet:** De 1988 à la fin de 1992, j'étais président de FDCI. Et du début de 1993 la société est devenue GBCG.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui. Et à ce moment-là combien étiez-vous?

**M. Doucet:** La FDCI a évolué: elle a commencé avec une seule personne, et j'essaie de me souvenir ici, mais je crois que vers la fin de 1992, il y avait peut-être huit, neuf ou dix personnes.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord.

[Text]

**Mr. Doucet:** And then as we moved to GBCG through to the end of '94, between part- and full-time staff it may have been 15 or maybe even a bit more than 15.

**Senator Hervieux-Payette:** And you were the only owner?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. And the new FDCI?

**Mr. Doucet:** The new FDCI? The present FDCI is again just me.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you. From some of the information that you supplied to us I'd like just, even though they came late, during my colleague's interrogation, and I had a few minutes to go through them, I'd like to ask a few questions, if I can find the proper document.

You submit, I think it was under Tab 2, I mean, the lobbyist list for Terminal 1 and 2 project. It's a list that has also some numbers. So it's 00637. So I guess you got them from the same bank as we did.

**Mr. Doucet:** In fact, I got it from your counsel as part of what I understood was the entirety of the documents that you would be relating to today.

**Senator Hervieux-Payette:** I have a list of 48 names. Some of them comes back a few times but I would say most of them just once. Would you recognize these names as being people that have worked with you on Terminal 1 and 2?

**Mr. Doucet:** I'm not sure what document you're quoting.

**Senator Hervieux-Payette:** The one that is under Tab 2, I mean the list that you yourself inserted in your own document.

**Mr. Doucet:** Yeah. Starting with J.A. Doucet?

**Senator Hervieux-Payette:** Starting with Pascoe and then Hession, Duguay, Woods, Malloy, Angus, Metcalfe, Dyer, Near, Fox, Doucet, Wilkins, Blais, Little, Doucet, Charbonneau.

**Mr. Doucet:** You want to know what, precisely, senator?

**Senator Hervieux-Payette:** I would like to know if all these people have worked with you or if they've worked on the project. I mean, did you work all together I mean, with Terminal 3, or did you work one against another? I mean were you all part of the same team at one point or another?

**Mr. Doucet:** Well, the document that I'm looking at identifies the lobbyists by name and the firm by name and the client by name.

**Senator Hervieux-Payette:** In this case, most of them, I mean, are either Paxport, but what I cannot know, are they, to your recollection, people that you've worked with, or at least that were working on the — see, there was Paxport first and then there was Claridge and then that was Mergeco. So at one point I

[Traduction]

**M. Doucet:** Et ensuite, lorsque nous sommes devenus GBCG jusqu'à la fin de 1994, entre le personnel à temps partiel et à temps plein, il devait y avoir 15 personnes ou peut-être un peu plus.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et vous étiez le seul propriétaire?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. Et la nouvelle FDCI?

**M. Doucet:** La nouvelle FDCI? Pour la nouvelle FDCI, je suis à nouveau seul.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. Merci. Pour certains des renseignements que vous nous avez fournis, j'aimerais, même si je suis arrivée tard, pendant que mon collègue vous posait des questions, et je n'ai eu que quelques minutes pour les parcourir, j'aimerais vous poser quelques questions, si j'arrive à trouver le bon document.

Vous nous donnez à l'onglet 2, je crois, la liste des lobbyistes pour le projet des aérogares 1 et 2. Il y a également quelques chiffres sur cette liste. Il s'agit du document 00637. J'imagine que vous avez obtenu ces renseignements à la même source que nous.

**M. Doucet:** En fait, j'ai obtenu cette liste de votre conseiller juridique, car elle devait faire partie de l'ensemble des documents auxquels vous alliez faire référence aujourd'hui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai une liste de 48 noms. Certains d'entre eux paraissent à plusieurs reprises, mais la plupart n'y figurent qu'une fois. Pouvez-vous dire que ces personnes ont bien travaillé avec vous pour les aérogares 1 et 2?

**M. Doucet:** Je ne suis pas sûr du document que vous citez.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Celui qui figure à l'onglet 2, je veux parler de la liste que vous-même avez glissée dans votre propre documentation.

**M. Doucet:** Oui. En commençant par J. A. Doucet?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En commençant par Pascoe et en passant ensuite à Hession, Duguay, Woods, Malloy, Angus, Metcalfe, Dyer, Near, Fox, Doucet, Wilkins, Blais, Little, Doucet, Charbonneau.

**M. Doucet:** Que voulez-vous savoir exactement, madame?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'aimerais savoir si toutes ces personnes ont travaillé avec vous ou si elles ont travaillé au projet. Je veux dire, avez-vous tous travaillé ensemble, pour l'aérogare 3, ou avez-vous travaillé les uns contre les autres? Je voudrais savoir si vous faisiez tous partie de la même équipe à un moment ou à un autre?

**M. Doucet:** Eh bien, dans le document que j'ai sous les yeux, on indique le nom des lobbyistes, le nom de l'entreprise et le nom du client.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans ce cas, la plupart d'entre eux travaillaient avec Paxport, mais je ne peux pas savoir... d'après vos souvenirs, avez-vous travaillé avec ces personnes ou du moins ces personnes travaillaient-elles au... vous voyez, il y a d'abord Paxport, puis Claridge et enfin Mergeco. À un moment

[Texte]

guess the team of lobbyists teamed up as well because the companies teamed up.

**Mr. Doucet:** Well, senator, from this list, the only people that I see that worked with me are the ones who are members of my firm, and I refer there to Aireenco and the corporation of the City of Mississauga, neither of which had any relation to the object of your committee's work.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Because along with that, I mean, and this is also part of your documentation, we had a copy of the registry, of the official registry, and I was looking at names that were not coming on that list. I was wondering just to get some information. Like, I have the name — there is no number, but it's the first page just right after the cover page, the name of Mr. Pierre Fortin, Frederick Sheffer, and Michael Teeter. Since they are not on the long list, are they people who worked with you?

**Mr. Doucet:** What document is that?

**Senator Hervieux-Payette:** Your document. It was in your —

**Mr. Doucet:** What tab?

**Senator Hervieux-Payette:** Tab 4, right after the cover page.

**Mr. Doucet:** I'm with you now.

**Senator Hervieux-Payette:** The names I'm pointing to you are those who were not on the list I mentioned before. So I mentioned Pierre Fortin, Frederick Sheffer, and Michael Teeter, so these were people working with you?

**Mr. Doucet:** These were people in the employ of Government Business Consulting Group.

**Senator Hervieux-Payette:** And who worked on the various contracts, because we have several contracts that we're talking about, but contracts of your firm related to the airport.

**Mr. Doucet:** Not necessarily.

**Senator Hervieux-Payette:** Not necessarily?

**Mr. Doucet:** Not necessarily. If we're looking at the same page, this one —

**Senator Hervieux-Payette:** Canadian Airports Limited.

**Mr. Doucet:** Yes. In that case, these people did work with me on the Canadian Airports Limited group. That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay.

**Mr. Doucet:** But that, I've referred in my opening remarks to —

**Senator Hervieux-Payette:** It was with the British group.

**Mr. Doucet:** That's right.

**Senator Hervieux-Payette:** I understand. Then we go to the second page with the Paxport. Well, I have two other names —

**Senator Jessiman:** Where are you reading now, please?

[Translation]

donc, j'imagine que l'équipe des lobbyistes a fait cause commune puisque les sociétés ont fait cause commune.

**M. Doucet:** Ma foi, les seules personnes de la liste qui ont travaillé avec moi sont celles qui sont membres de mon cabinet et je veux parler ici de Aireenco et de la corporation de la ville de Mississauga, ni l'une ni l'autre n'ayant de rapports avec l'objet du travail de votre comité.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Car avec cela, et cela fait aussi partie de votre documentation, nous avons une copie du registre, du registre officiel, et j'essayais de voir quels noms n'y figuraient pas. J'essaie simplement d'avoir des renseignements. J'ai les noms... il y a un chiffre, mais c'est la première page juste après la page de couverture, et les noms de MM. Pierre Fortin, Frederick Sheffer et Michael Teeter y figurent. Ils ne figurent pas sur la longue liste. S'agit-il de personnes qui travaillaient avec vous?

**M. Doucet:** De quel document s'agit-il?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Votre document. C'était dans votre...

**M. Doucet:** Quel onglet?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** À l'onglet 4, juste après la page de couverture.

**M. Doucet:** J'y suis, maintenant.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Les noms que je vous ai signalés sont ceux qui ne figurent pas sur la liste dont je vous ai parlé auparavant. J'ai cité Pierre Fortin, Frederick Sheffer et Michael Teeter. Il s'agit donc de personnes qui travaillaient avec vous?

**M. Doucet:** C'étaient des employés du *Government Business Consulting Group*.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et qui travaillaient dans le cadre des divers contrats, car nous parlons ici de plusieurs contrats, mais les contrats de votre cabinet relatifs à l'aéroport.

**M. Doucet:** Pas nécessairement.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pas nécessairement?

**M. Doucet:** Pas nécessairement. Si nous regardons la même page, celle-ci...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** *Canadian Airports Limited*.

**M. Doucet:** Oui. Dans ce cas, ces personnes travaillaient avec moi pour le groupe *Canadian Airports Limited*. C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien.

**M. Doucet:** Mais ce que j'ai mentionné dans mes remarques liminaires...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'était avec le groupe britannique.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je comprends. Nous passons alors à la deuxième page, à Paxport. Il y a là deux autres noms...

**Le sénateur Jessiman:** Qu'êtes-vous en train de lire maintenant?



[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** The second page. Just follow up the number. I have not changed the order of the pages that come from the registry.

Then I have Mr. Riopelle, Mr. Fox, Mr. Legate, and I mean, it's your page, so I was wondering — I mean, and it's related to Paxport Management, and there is nothing related to your firm. I mean, all these people obviously were working for Paxport Management and registered for it, but I don't see your name. It's the second page. Sorry, the third page. Third page. It's on the third page.

**Senator Jessiman:** There are two names there?

**Senator Hervieux-Payette:** There are five names from — okay. I just want to understand the documentation that you provided us.

**Mr. Doucet:** Sure. If we're looking at the same page, it has "extra info" written across it?

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. On the third page.

**Mr. Doucet:** The names of those people are all associated with the firms that are identified under firm, and my firm, GBCG or FDCI does not appear there.

**Senator Hervieux-Payette:** You are on the other page.

**Mr. Doucet:** On the next page, yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Again with Paxport, but Paxport Inc.

**Mr. Doucet:** That's correct.

**Senator Hervieux-Payette:** Not Paxport Management Inc. So there were two different legal entities, I suppose?

**Mr. Doucet:** No. The next page is Paxport Inc. Yeah.

**Senator Hervieux-Payette:** That's why you are on a separate page?

**Mr. Doucet:** Well, I think if you look at the dates of registration, entrée en vigueur et fin d'engagement, you will see that there are variances there as well. People come and go on files, and as they do, it is incumbent upon them to register that activity with the lobby registry. And I think that if you examine the right-hand columns of the page that has "extra info" written across it, you will find that the dates of entry and departure could be different than the next page, which is an account of the — of myself and Andrew Pasco registered on, again, different dates representing different companies.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, 23rd of December, 1992. Exact?

**Mr. Doucet:** In my case.

**Senator Hervieux-Payette:** In your case?

**Mr. Doucet:** Yes, which is what I referred to in my opening statement.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** La deuxième page. Vous n'avez qu'à regarder les chiffres. Je n'ai pas changé l'ordre des pages qui sont tirées du registre.

J'ai ensuite M. Riopelle, M. Fox, M. Legate, et c'est votre page; je me demande donc... cela a un rapport avec *Paxport Management* mais il n'y a rien qui concerne votre cabinet. Toutes ces personnes travaillaient de toute évidence pour *Paxport Management* et se sont enregistrées pour cela, mais je ne vois pas votre nom. Il s'agit de la deuxième page. Pardon, de la troisième page. Cela figure sur la troisième page.

**Le sénateur Jessiman:** Il y a là deux noms?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il y a cinq noms de... bon. Je veux simplement comprendre la documentation que vous nous avez fournie.

**M. Doucet:** Certainement. Si nous regardons la même page, on a écrit en travers «extra info», c'est bien ça?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est ça. À la troisième page.

**M. Doucet:** Les noms de ces personnes sont associés aux entreprises qui sont nommées dans la colonne correspondante et mon cabinet, GBCG ou FDCI n'y apparaît pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous figurez sur l'autre page.

**M. Doucet:** Sur la page suivante, oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il s'agit encore de Paxport, mais de Paxport Inc., cette fois.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et non pas de *Paxport Management Inc.* J'imagine qu'il y a donc deux personnes juridiques différentes?

**M. Doucet:** Non. À la page suivante vous avez Paxport Inc. Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est pour cela que vous figurez sur une page distincte?

**M. Doucet:** Et bien si vous regardez les dates d'enregistrement, entrée en vigueur et fin d'engagement, vous constaterez qu'il y a également des différences. Il y a un roulement parmi les personnes qui s'occupent des dossiers et il leur appartient, pour chaque changement, d'enregistrer l'activité auprès du service d'enregistrement des lobbyistes. Et je pense que si vous regardez les colonnes de droite de la page sur laquelle figure en travers «extra info», vous constaterez que les dates d'entrée en vigueur et de fin d'engagement peuvent être différentes de celles de la page précédente, ce qui rend compte de... du fait que moi-même et Andrew Pascoe nous sommes enregistrés à des dates différentes pour représenter des sociétés différentes.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il s'agit du 23 décembre 1992. C'est bien ça?

**M. Doucet:** Dans mon cas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans votre cas?

**M. Doucet:** Oui, j'en ai parlé dans ma déclaration liminaire.

[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** After the contract was not awarded, but was being discussed with Paxport.

Then we go to the next one with Construction Angkor.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** We have Mr. Edmond Chiasson.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** He is part of your team?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. He was not on the long list that I had referred to at the beginning.

**Mr. Doucet:** That's right. See, different consultants in our firm are assigned to different files.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Mr. Chiasson comes back again with Coolsaet, I suppose.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Of Canada Limited.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** And these are all companies related to Terminal 1 and 2 development?

**Mr. Doucet:** No, no. As I said in my opening statement, the only reason, and I've not succeeded obviously, is to attempt to diffuse and dismantle the misunderstandings. Coolsaet and Angkor, senator, had absolutely nothing to do with the Pearson project in any way, shape or form. The assignment given by Coolsaet and Angkor was the promotion of the national highway system.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you.

**Mr. Doucet:** The only reason I have divulged this in the context of this committee is to try and clear the confusion, and I've gone all the way inclusive of indicating what resources of our firm were assigned to them.

**Senator Hervieux-Payette:** It's important to know who is who and who is doing what, because even your firm changed names over the course — over a number of years. So I think it's important that we know.

May I ask if you — since Terminal 3, I mean, was completed February, '91, were you in any way or shape related or had any lobbying in relation to the Terminal 3 contract? When the Terminal 3 request for proposal, and I mean, did you work with one of the —

**Mr. Doucet:** Yes, I did.

**Senator Hervieux-Payette:** — parties?

**Mr. Doucet:** Yes, I did.

**Senator Hervieux-Payette:** May I ask for which group you were working?

**Mr. Doucet:** I've already identified in my opening statement that in March, 1990, we were recruited and eventually served as a government relations consultant for British Airport Authority, and it became known as Canadian Airports Limited. That

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lorsque le contrat n'a pas été attribué mais qu'il faisait l'objet de discussions avec Paxport.

Nous passons ensuite à la suivante, à Construction Angkor.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons M. Edmond Chiasson.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Fait-il partie de votre équipe?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. Il n'était pas sur la longue liste dont j'ai parlé au début.

**M. Doucet:** C'est exact. Vous voyez, dans notre cabinet, les divers dossiers sont confiés à des consultants différents.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. M. Chiasson revient encore avec Coolsaet, j'imagine.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** De *Canada Limited*.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et ce sont toutes des sociétés qui ont un rapport avec l'aménagement des aéroports 1 et 2?

**M. Doucet:** Non, non. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, si je l'ai mentionné c'était uniquement, et je ne semble pas avoir réussi, pour essayer de lever les malentendus. Coolsaet et Angkor n'avaient absolument rien à voir avec le projet Pearson. La mission qui avait été confiée par Coolsaet et Angkor concernait la promotion du réseau routier national.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Merci.

**M. Doucet:** Si j'ai divulgué ces renseignements dans le cadre du travail du comité, c'est uniquement pour essayer de lever la confusion et j'ai tout révélé en ce qui concerne les ressources que notre cabinet avait affectées à ces tâches.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il est important de savoir qui est qui et qui fait quoi, car votre cabinet même a changé de nom pendant... cette période. Je pense donc qu'il est important que nous le sachions.

Puis-je vous demander si vous — depuis que l'affaire de l'aérogare 3 est terminée, c'est-à-dire depuis février 1991, avez-vous procédé à des activités de lobbyisme pour le contrat de l'aérogare 3? Lorsque la demande de propositions pour l'aérogare 3... avez-vous travaillé avec l'une des...

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...parties?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Puis-je vous demander pour quel groupe vous travailliez?

**M. Doucet:** J'ai déjà dit dans ma déclaration qu'en mars 1990, nous avons été recrutés et nous avons joué le rôle de consultants en relations gouvernementales pour *British Airport Authority* qui est devenu ensuite *Canadian Airports Limited*. Cette mission a

[Text]

assignment terminated in December, '91, three months before the issuance of the RFP, but we maintained our registration with the lobby registry throughout 1992, up to mid December, 1992. Post award.

**Senator Hervieux-Payette:** In your preliminary —

**Senator Grafstein:** Post award?

**Mr. Doucet:** Post award. Post the termination of the best overall bidder.

**Senator Jessiman:** Not award. I now know that.

**Senator Hervieux-Payette:** Of the other parties, because we know that all these contracts were awarded to large consortium, were you under contract with any other of the companies that were part of the consortium or the consortia that were formed by either I would say Paxport, because I guess it's — it was your client, but did you have any contract with Allders International?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** I'm just going to give you the names of the party.

**Mr. Doucet:** Yeah. No.

**Senator Hervieux-Payette:** With AGRA Industries?

**Mr. Doucet:** You mean did I have a contract with them unrelated to Pearson?

**Senator Hervieux-Payette:** Unrelated to Pearson, but you know these group, because they were already, I mean, part of that team that you had the knowledge with.

**Mr. Doucet:** But any contracts? Are you asking me if we had —

**Senator Hervieux-Payette:** Outside of the Pearson airport. If there were parties that — because I mean they are entities that regroup. You may have worked with them for other mandate.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** That's my question.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** Did you have other mandate from AGRA?

**Mr. Doucet:** Yes. In the case of AGRA, I've disclosed that, in my opening statement, page 5 of my opening statement, that our firm had a contract with Airenc Inc. (AGRA) focused on a possible private sector consortium proposal on runways development at several Canadian airports. And I've identified in your tab 4 when we registered and when we finished our work pursuant to that contract.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. And I'll just finish the list of the members of the Paxport consortium, which is NORR Partnership?

**Mr. Doucet:** No.

[Traduction]

pris fin en décembre 1991, trois mois avant la publication de la demande de propositions, mais nous avons conservé notre enregistrement en tant que lobbyistes tout au long de 1992 jusqu'à la mi-décembre 1992. C'est-à-dire après l'attribution du contrat.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans votre déclaration liminaire...

**Le sénateur Grafstein:** Après l'attribution du contrat?

**M. Doucet:** Après l'attribution du contrat. Après la sélection de la meilleure proposition globale.

**Le sénateur Jessiman:** Et non l'attribution. Je sais cela maintenant.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Parmi toutes les autres parties, parce que nous savons que tous ces contrats ont été accordés à de gros consortiums, aviez-vous un contrat avec une autre des sociétés qui appartenaient au consortium ou aux consortiums qui ont été formés par Paxport, par exemple, parce que je crois que... Paxport était votre client, mais aviez-vous un contrat avec Allders International?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je vais simplement vous donner les noms des parties en question.

**M. Doucet:** D'accord. Pour Allders International, c'est non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avec AGRA Industries?

**M. Doucet:** Vous me demandez si j'avais un contrat avec cette société qui ne concernait pas Pearson?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui ne concernait pas Pearson, mais vous connaissez ces groupes parce qu'ils faisaient déjà partie de l'équipe dont vous aviez connaissance.

**M. Doucet:** Voulez-vous parler de n'importe quel contrat? Me demandez-vous si nous avions...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En dehors de l'aéroport Pearson. S'il y avait des parties qui... parce qu'il y a des entités qui se regroupent. Vous avez pu travailler pour elles pour d'autres missions.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est là ma question.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** AGRA vous avait-elle confié d'autres mandats?

**M. Doucet:** Oui. Dans le cas d'AGRA, j'ai indiqué dans ma déclaration liminaire, cela figure à la page 5 de ladite déclaration, que notre cabinet avait un contrat avec Airenc Inc. (AGRA), dont l'objectif était une éventuelle proposition de consortium privé pour la construction de pistes dans plusieurs aéroports canadiens. Et j'ai indiqué à l'onglet 4 le moment où nous nous sommes enregistrés et le moment où nous avons terminé le travail prévu dans le contrat en question.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Je vais en terminer avec la liste des membres du consortium Paxport. Qu'en est-il pour NORR Partnership?

**M. Doucet:** Non.



[Texte]

**Senator Hervieux-Payette:** Did you have any contract with that company? Sunquest Vacations Limited?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Bracknell Corporation?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** CBIC, Wood Gundy, or Wood Gundy? I know that the name was —

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** And Ellis-Don?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** Did I mention — I think I mentioned Allders International.

**Mr. Doucet:** And the answer is no.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Thank you. I will go to your remarks, because I was a little bit — in page 6 of your remark, at the bottom of the page, you were mentioning:

The Paxport Inc. contract was intended primarily to advise on other Canadian airport opportunities as the airports' devolution program progressed over the next decade.

Could you tell me to which airport devolution program you're referring to?

**Mr. Doucet:** The Canadian one.

**Senator Hervieux-Payette:** Which one? Because, I mean, I am aware of one policy, and we have discussed that policy with the technocrats and the various people, the ministers, Minister Lewis, and to my recollection, we were given an official policy with some revision at a later date called a new policy concerning the future management framework for airports in Canada, plus a supplementary principle for the creation and operation of local airport authorities. This was, under the Conservative government, the official airport policy.

So you're talking about a program of devolution of airports, and I don't see in any of the government policy any program for airport devolution. So I'm saying there might be a program that you were aware of, but our committee has never been informed that there was a program for devolution of airports.

**Senator Tkachuk:** We have the policy of —

**Senator Hervieux-Payette:** They were not for devolution. They were for creation of local airport authority.

**Mr. Doucet:** That is precisely what devolution is about, senator.

**Senator Tkachuk:** That's devolution.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, it has nothing to do with the privatization.

**Mr. Doucet:** I haven't said that.

[Translation]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Aviez-vous un contrat avec cette société? Et *Sunquest Vacations Limited*?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et Bracknell Corporation?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** CIBC-Wood Gundy, ou Wood Gundy? Je sais que le nom était...

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et Ellis-Don?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ai-je parlé... je crois que j'ai parlé de Allders International.

**M. Doucet:** Et la réponse est non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Très bien. Merci. Je vais revenir sur vos remarques car elles m'ont un peu... à la page 6 de vos remarques, en bas de la page, vous dites:

Le contrat Paxport Inc. était avant tout prévu pour donner des conseils sur les possibilités qui allaient s'offrir dans d'autres aéroports canadiens au fur et à mesure que le programme de transfert des administrations aéroportuaires progresserait pendant les dix années suivantes.

Pouvez-vous me dire de quel programme de transfert des administrations aéroportuaires vous parlez?

**M. Doucet:** Du programme canadien.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Lequel? Parce que je suis au courant de la politique et nous en avons discuté avec les technocrates et diverses personnes, les ministres, le ministre Lewis, et, autant que je me souviens, on nous a donné un document officiel de politique qui avait été révisé ultérieurement et qui s'appelait la nouvelle politique concernant le futur cadre de gestion des aéroports du Canada, et on donnait un principe supplémentaire pour la création et le fonctionnement des administrations aéroportuaires locales. C'était la politique officielle concernant les aéroports du temps du gouvernement conservateur.

Vous parlez donc d'un programme de transfert des administrations aéroportuaires et je ne vois aucune mention dans la politique gouvernementale d'un tel programme. Ce que je veux dire, c'est qu'il y avait peut-être un programme que vous connaissiez, mais notre comité n'a jamais été informé de l'existence d'un programme de transfert des administrations aéroportuaires.

**Le sénateur Tkachuk:** Nous avons une politique de...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il ne s'agit pas de transfert. Il s'agit de la création d'administrations aéroportuaires locales.

**M. Doucet:** C'est précisément de cela qu'il est question lorsqu'on parle de transfert, madame.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est cela, le transfert.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et bien, cela n'a rien à voir avec la privatisation.

**M. Doucet:** Ce n'est pas ce que j'ai dit.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** So.

**Senator Tkachuk:** You do devolve the airports.

**Senator Hervieux-Payette:** Did you work for a group that was formed to acquire a local airport authority?

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** To become a local airport authority?

**Mr. Doucet:** No, I did not. Let me try and explain, senator. I know that it is confusing. The airport devolution program that I referred to in my notes incorporates the spectrum of prospects once the Crown removes itself from its traditional role of ownership and management of a facility. That is to say, the Crown devolves away from what it traditionally did.

Now, the result of that can take a multitude of tracks. One is that an LAA or a Canadian airport authority or some other rubric can be set up where the federal Crown is absent entirely or much less present. It can still maintain ownership, or indeed it can be absent from ownership. It can have a short lease or a long lease or no lease at all, if it sells.

In addition, devolution also makes possible that any such models operated à la LAA or Canadian airports authorities of whatever type could retain the private sector to come in and manage the facility by contract. That is all part of the possibilities that emerge once airports begin to devolve away from their traditional ownership and management by the Crown.

**The Chairman:** Mr. Doucet, you're saying that devolution of airports in Canada is an ongoing process.

**Mr. Doucet:** Yes, and I'm saying that it needn't all be à la Pearson type, nor does it need to be all à la Vancouver type. Vancouver may decide that they will devolve in a fashion that is respectful of the authority that it has and its devolution prospects. Montreal may choose a different model. Montreal may farm out all of the management. Vancouver may only farm out a bit of it. They may farm out something fully, other things not fully.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, my understanding was that we were not going the privatization route with LAA, maybe some of the services that were already provided by the private sector, let's say maintenance, but that we would privatize other airports in the country. I thought the program was to go through the LAA route, and which was a sort of a devolution to the local authority made of various business groups, but not — in a non-profit corporation. So it's different from a Paxport. I've never heard that Paxport was a non-profit corporation since the hearing of this meeting.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Donc...

**Le sénateur Tkachuk:** Il s'agit bien de transférer les aéroports.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avez-vous travaillé pour un groupe qui a été formé en vue d'obtenir une administration aéroportuaire locale?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pour devenir une administration aéroportuaire locale?

**M. Doucet:** Non. Permettez-moi de tenter une explication, madame. Je sais que tout cela prête à confusion. Le programme de transfert des aéroports dont j'ai parlé dans mes notes porte sur tout l'éventail des possibilités offertes, une fois que l'État se dissocie de son rôle traditionnel de propriétaire et de gestionnaire des installations. Autrement dit, l'État se dissocie de ce qu'il faisait traditionnellement.

Cela peut se faire de multiples façons. On peut notamment créer une AAL, une administration aéroportuaire canadienne ou une autre entité dont l'État est entièrement absent ou dans laquelle il est beaucoup moins présent. Il peut par exemple conserver la propriété ou au contraire ne plus avoir aucune part dans l'affaire. Il peut avoir un bail à court terme ou à long terme, ou pas de bail du tout s'il vend.

De plus, avec un transfert il est également possible que l'un quelconque de ces modèles fonctionne comme une AAL ou une administration aéroportuaire canadienne d'un type quelconque pourrait demander au secteur privé d'intervenir pour gérer les installations en vertu d'un contrat. Ce sont toutes les possibilités qui s'offrent, une fois que les aéroports s'écartent du modèle traditionnel, autrement dit lorsque ce n'est plus l'État qui en a la propriété et qui en assure la gestion.

**Le président:** Monsieur Doucet, vous dites que le transfert des aéroports au Canada est un processus permanent.

**M. Doucet:** Oui, et je dis que ça n'a pas à être nécessairement comme pour Pearson, ni d'ailleurs comme pour l'aéroport de Vancouver. À Vancouver, on peut décider qu'on va procéder à un transfert qui respecte l'administration qui existe et ses perspectives de transfert. Montréal peut choisir un modèle différent. Montréal peut confier à des collaborateurs de l'extérieur toute la gestion. Vancouver peut ne leur en confier qu'une partie. Pour certaines choses, il peut y avoir sous-traitance complète, pour d'autres, sous-traitance partielle.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'avais cru qu'on n'allait pas choisir la solution de la privatisation pour les AAL, peut-être certains services qui étaient déjà fournis par le secteur privé comme l'entretien, mais que nous allions privatiser d'autres aéroports canadiens. Je croyais que le programme consistait à appliquer la solution des AAL, qui était une sorte de transfert à une administration locale constituée de diverses entreprises, mais pas... qui formeraient une société sans but lucratif. C'est donc différent de Paxport. Je n'ai jamais entendu dire que Paxport était une société sans but lucratif depuis le début de cette audience.

[Texte]

**Mr. Doucet:** It certainly was not, and I don't wish to represent that they were. May I ask you a question?

**Senator Hervieux-Payette:** Yes.

**Mr. Doucet:** What is your concept of devolution? For instance, in your sense of devolution, who would manage the airport? Say in Vancouver? You know, we have a new LAA that is in place in Vancouver. It's a non-profit group. But then who manages? Who does the work?

**Senator Hervieux-Payette:** I think I will refer you to the hearings with Mr. Emerson to know how it works, because he explained that to us much better.

**Mr. Doucet:** Much better than I have, obviously.

**Senator Hervieux-Payette:** Much better than I can.

**Mr. Doucet:** I'm trying to say that everything is possible under an LAA. The LAA represents the so-called ownership group. It's non-profit.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay.

**Mr. Doucet:** But under it, there can be a management contract let out, and, indeed, Paxport would have pursued such contracts.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. One of my last question, in the various contracts that you have tabled to us, and I'm just going to refer to the February, 1993 and the May, 1992, and you have two for February, 1993, you have a paragraph whereby they inserted in that contract about a bonus. And I must say, as a lawyer, I mean, that you would receive and sign a contract where the bonus would not be attached to or would not be predefined. And I will read it.

At the end of every twelve month period during this contract or any renewal or extension thereof, the client shall review FDCI's performance under this contract and if in the sole discretion of the client, it feels that a Bonus is warranted by virtue of the benefit obtained from FDCI's services or because of quality of FDCI's services for the client, it shall then make such a Bonus payment in such amount as it determines.

So this was an unknown quantity of fees or money that would be awarded to you at the discretion of your client, and it's a standard clause that you have in each of your contracts that you've signed with Paxport Inc. or Matthews or whatever.

**Mr. Doucet:** It is a standard clause that we have in our contracts, and it's totally at the discretion of the client. If they feel that we bring value added beyond what they had intended and they wish to say a special "thank you", we won't deny them the opportunity.

**Senator Hervieux-Payette:** In this case, I mean, did you receive a bonus?

**Mr. Doucet:** Absolutely not.

[Translation]

**M. Doucet:** Elle n'en était certainement pas une, et je n'avais aucunement l'intention de la donner comme telle. Puis-je vous poser une question?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Doucet:** Comment concevez-vous le transfert? Par exemple, selon votre idée du transfert, seriez-vous chargée de la gestion de l'aéroport? Par exemple à Vancouver? Vous savez, nous avons une nouvelle AAL qui est en place à Vancouver. Il s'agit d'un groupe sans but lucratif. Mais ensuite, qui s'occupe de la gestion? Qui fait le travail?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je préfère vous renvoyer au témoignage de M. Emerson pour savoir comment cela fonctionne, car il nous l'a expliqué beaucoup mieux...

**M. Doucet:** Beaucoup mieux que moi, de toute évidence.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Beaucoup mieux que je ne pourrais le faire.

**M. Doucet:** Ce que j'essaie de dire simplement, c'est que tout est possible avec une AAL. L'AAL représente le soi-disant groupe des propriétaires. C'est un organisme sans but lucratif.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord.

**M. Doucet:** Mais dans ce cas, on pourrait confier un contrat de gestion et effectivement, Paxport aurait essayé d'obtenir un tel contrat.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Passons à l'une de mes dernières questions. Dans les divers contrats que vous nous avez soumis, et je veux parler de ceux de février 1993 et mai 1992, et pour février 1993, il y en a deux, il y a un paragraphe concernant une prime. Et je dois dire qu'en tant que juriste, le fait que vous ayez obtenu et signé un contrat où la prime n'était pas prévue ou précisée à l'avance ... je vais vous lire ce paragraphe.

À la fin de chaque période de douze mois pendant la durée du présent contrat ou de toute reconduction ou prorogation dudit contrat, le client évaluera le travail effectué dans le cadre du contrat par FDCI et si, à sa seule discrétion, il estime qu'une prime est méritée du fait des avantages obtenus à la suite des services de FDCI ou en raison de la qualité des services de FDCI pour lui, il versera une prime du montant qu'il aura décidé.

Il s'agit donc là d'honoraires ou plutôt de sommes non précisées qui vous seraient accordées à la discrétion de votre client, et c'est une clause-type que vous avez dans tous les contrats que vous avez signés avec Paxport Inc., Matthews ou autres.

**M. Doucet:** C'est une clause-type que nous avons dans nos contrats, et la décision est laissée entièrement à la discrétion du client. S'il estime que nous lui apportons une valeur ajoutée qui dépasse ce qu'il avait prévu et s'il souhaite nous remercier particulièrement, nous ne lui refusons pas cette possibilité.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Dans ce cas, j'aimerais savoir si vous avez reçu une prime?

**M. Doucet:** Absolument pas.



[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** You didn't receive a bonus.

**Mr. Doucet:** I didn't even get paid for my out-of-pocket expenses.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. Just the last question: Before December 7, 1992, you were active on the file.

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** No. You just came —

**Mr. Doucet:** I was active — again, let me set the context. I was active on the file such as defined in my presentation, monitoring for Canadian Airports Limited, remembering that they had left and announced that they had left the year before and were not — did not respond to the RFP.

I maintained my registry with the lobby registry so that I could monitor what was happening. Because, you see, there was always a possibility, remote though it was, that at the end of the RFP process, that there would have been no selection made. I suppose that was always a prospect, you see. And if there had been no selection made, then, you know, conceivably, Canadian Airports Limited would certainly have wanted to have known about it and might have come back to respond to another RFP or whatever.

**Senator Hervieux-Payette:** So you started after January, 1993? I have here Government Business Consulting Group to Paxport Inc. on the monthly basis from January, 1993 to October, 1993.

**Mr. Doucet:** Yeah. I think you will find that the tabs will show that we registered both Paxport International and Paxport Incorporated on December 22, 1992. And we — sorry. Yes, December 22, 1992.

**Senator Grafstein:** To correct you, you earlier said that you only registered Paxport Inc., you didn't register Paxport International.

**Mr. Doucet:** I'm sorry, both. I think in my —

**Senator Grafstein:** You registered both, or you did not?

**Mr. Doucet:** I think in my statement I said we registered both, senator.

**Senator Grafstein:** I thought you said one. I assumed from your testimony. You can correct yourself.

**Mr. Doucet:** Let me quote from my written testimony.

**Senator Hervieux-Payette:** We will take it as written.

**Mr. Doucet:** I refer you to page 6, senator.

**Senator Hervieux-Payette:** From the minute you were active on the file, for the record, did you contact or talk or have phone conversation or met with the following persons —

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous n'avez pas reçu de prime.

**M. Doucet:** Je n'ai même pas été payé pour mes débours.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** D'accord. Une toute dernière question: Avant le 7 décembre 1992, vous participiez déjà à ce dossier.

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Non. Vous veniez de...

**M. Doucet:** Je participais. Voyons encore une fois le contexte. Je participais au dossier de la façon que j'ai expliquée au cours de mon exposé. Je suivais l'affaire pour *Canadian Airports Limited*. Je me souviens qu'ils avaient abandonné la partie l'année précédente; ils l'avaient d'ailleurs annoncé; je savais qu'ils n'avaient pas répondu à la demande de propositions.

Je suis resté inscrit au registre des lobbyistes et j'ai pu surveiller ce qui se passait. En effet, il y avait toujours une possibilité, même si elle était très faible, qu'aucun choix ne soit fait à la fin du processus d'examen des demandes de propositions. C'était toujours possible, voyez-vous. Dans ce cas, *Canadian Airports Limited* aurait certainement voulu le savoir et aurait pu répondre à une autre demande de propositions, par exemple.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous avez donc commencé après janvier 1993? J'ai ici le rapport mensuel que *Government Business Consulting Group* a fait à Paxport Inc. de janvier à octobre 1993.

**M. Doucet:** Oui. Les onglets indiquent d'ailleurs que nous avons fait enregistrer à la fois Paxport International et Paxport Inc. le 22 décembre 1992. Et nous... pardon. Oui, c'est le 22 décembre 1992.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous signale que vous avez dit précédemment que vous n'aviez fait enregistrer que Paxport Inc., et pas Paxport International.

**M. Doucet:** Excusez-moi. Je crois...

**Le sénateur Grafstein:** Avez-vous fait enregistrer les deux sociétés ou non?

**M. Doucet:** Je crois avoir dit que nous les avons fait enregistrer toutes les deux, monsieur le sénateur.

**Le sénateur Grafstein:** Je pensais que vous aviez dit qu'une seule des deux avait été enregistrée. C'est ce que j'ai compris. Vous pouvez corriger votre erreur.

**M. Doucet:** Je vais vous citer ce que j'ai dit dans mon mémoire.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous nous baserons sur ce qui est écrit.

**M. Doucet:** Voyez à la page 6, madame le sénateur.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Pouvez-vous dire si vous vous êtes mis en contact, si vous avez eu des entretiens, des conversations téléphoniques ou un rendez-vous avec les personnes suivantes, dès que vous avez été inscrit?

[Texte]

**Mr. Doucet:** Sorry, senator. Which contract are we talking about?

**Senator Hervieux-Payette:** I'm talking about the contract you started and signed from December, 1992 with Paxport.

**Mr. Doucet:** Paxport Inc. and International?

**Senator Hervieux-Payette:** Yeah.

**Mr. Doucet:** Okay. Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** I repeat. Just to mention the name of the following persons that you would have talked, phoned, or contacted or met with, with regards to the T1T2 contracts. Prime Minister Brian Mulroney.

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** His chief of staff.

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Hervieux-Payette:** The Clerk of the Privy Council, Mr. Shortliffe.

**Mr. Doucet:** I have no recollection of speaking with or meeting with him.

**Senator Hervieux-Payette:** Minister Corbeil.

**Mr. Doucet:** I have no recollection of meeting with the minister.

**Senator Hervieux-Payette:** Or his chief of staff or executive assistants.

**Mr. Doucet:** Yes. Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** You met with?

**Mr. Doucet:** Chief of staff.

**Senator Hervieux-Payette:** Chief of staff. Other ministers of the Crown that you would have discussed this question with.

**Mr. Doucet:** I have no recollection of meeting other ministers or speaking with them on the subject.

**Senator Hervieux-Payette:** Parliamentary secretaries?

**Mr. Doucet:** I have no recollection of that.

**Senator Hervieux-Payette:** Okay. When did you hear of Mergeco? I mean, when you were hired, was this question clear? I mean, were you informed by Paxport that they were proceeding with a merger with Claridge?

**Mr. Doucet:** No. My best recollection on hearing about Mergeco is late January or February of 1993. And I think that I heard it through a public announcement first, so whenever that date was is when I heard it. I'm not sure. It certainly is not before well into January, and indeed it may have been well into February. Whenever the public announcement was made.

**Senator Hervieux-Payette:** So what was exactly —

**Senator Tkachuk:** Probably in Florida or something.

[Translation]

**M. Doucet:** Pardon, madame le sénateur. De quel contrat est-il question?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je parle du contrat que vous avez négocié et signé avec Paxport dès décembre 1992.

**M. Doucet:** Paxport Inc. et International?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Oui.

**M. Doucet:** Bon. Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je répète. Avez-vous eu des entretiens, des conversations téléphoniques, des contacts ou un rendez-vous avec les personnes suivantes entre autres, au sujet des contrats pour T1T2? Avec le premier ministre, monsieur Brian Mulroney?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avec son chef de cabinet?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avec le greffier du Conseil privé, M. Shortliffe?

**M. Doucet:** Je ne me souviens pas de lui avoir parlé ou de l'avoir rencontré.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avec le ministre Corbeil?

**M. Doucet:** Je ne me souviens pas d'avoir rencontré le ministre.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ou avec son chef de cabinet ou ses adjoints exécutifs?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Qui avez-vous rencontré?

**M. Doucet:** Le chef de cabinet.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Le chef de cabinet. Y a-t-il d'autres ministres avec lesquels vous en avez discuté?

**M. Doucet:** Je ne me souviens pas d'avoir rencontré ni d'avoir eu des entretiens avec d'autres ministres à ce sujet.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Avec des secrétaires parlementaires?

**M. Doucet:** Je ne m'en souviens pas.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Bon. Quand avez-vous entendu parler de Mergeco? Étiez-vous au courant de cela quand on vous a engagé? Est-ce que la société Paxport vous a signalé qu'elle se préparait à fusionner avec Claridge?

**M. Doucet:** Non. Si j'ai bonne mémoire, je n'ai entendu parler de Mergeco qu'à la fin de janvier ou en février 1993. Je crois que c'est quand la fusion a été annoncée publiquement. Je ne sais plus très bien quand c'est. En tout cas, ce n'était pas avant la fin de janvier et peut-être même en février. Quand on l'a annoncé publiquement.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** En quoi consistait au juste...

**Le sénateur Tkachuk:** Vous étiez probablement en Floride ou ailleurs.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** — the scope of your mandate? Since we had quite a team of people on behalf of Paxport from other firms, I mean, in relation to these other lobbyists, I mean, what was your exact role? I mean, were you not stepping on each other's foot?

**Mr. Doucet:** You would have to ask Mr. Neville about that. I think he would have squealed if I had, literally.

My mandate was entirely different. Again, I say that my mandate was a prospective one. My mandate was to prepare the way for involvement in the continuing devolution of airports in Canada and then the step beyond, internationally. That would not begin until we first had finished the Pearson matter. That is to say —

**Senator Hervieux-Payette:** That's on the Pearson matter, I'm asking. If you had not finished it, I understand you would not do a second one. But for the first one, to help complete this one and sign this one.

**Mr. Doucet:** My mandate was — had nothing to do with the completing, indeed with the initiating. I was then working with a competitor during the RFP period, albeit less so in the last year, because they had left. I was simply monitoring for them, but I was registered for them.

The period during the time that the contracts were being negotiated, my activity was to prepare the way beyond the moment when they would move into Pearson, the Pearson airport, and begin to manage, and my invoicing only began at that point. First invoice to Paxport International and Paxport Incorporated was in November of 1993. Therefore, November and December. Cancellation occurred on the 3rd, I believe, of December, and no other invoices were submitted after that. And I suppose —

**Senator Grafstein:** You mean '94.

**Mr. Doucet:** No, '93.

**Senator Hervieux-Payette:** It is '93, because we have copies of —

**Senator Grafstein:** I'm sorry. Excuse me.

**Senator Jessiman:** I made a mistake once.

**Senator Hervieux-Payette:** We have copies to Paxport Inc., to Jack Matthews, I mean, June 15, 1993, so, I mean, the contract was not finalized with Mergeco at the time. July, August, so on. At that time, any way, there was no final project going on. I mean, there was a negotiation, but from — so you were at that time still working on the prospect of the second deal, even though this one was not concluded?

**Mr. Doucet:** I must say I've lost your chronology of events. Would you try again, senator?

**Senator Hervieux-Payette:** I look at the dates. You tell me that you were working for the future.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** ...votre mission? Étant donné qu'il y avait pas mal de gens d'autres firmes, pas mal d'autres lobbyists qui travaillaient pour Paxport, en quoi consistait votre rôle exactement? Est-ce que vous ne vous gêniez pas mutuellement?

**M. Doucet:** C'est à M. Neville qu'il faut poser la question. Je crois qu'il aurait littéralement hurlé si j'avais marché sur ses plates-bandes.

Ma mission était complètement différente. Elle était d'ordre prospectif. Elle consistait à préparer la voie à la participation au transfert systématique de l'exploitation des aéroports canadiens et elle portait également sur l'étape suivante, la participation à l'échelle internationale. Cela ne devait commencer qu'après que l'affaire Pearson soit réglée. Cela veut dire...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est de l'affaire Pearson que je parle. Je comprends que vous n'alliez pas entreprendre les démarches pour un deuxième contrat avant d'en avoir fini avec le premier. Mais vous étiez chargé d'aider cette société à obtenir celui-ci et à le signer.

**M. Doucet:** Mon rôle ne consistait pas à faire obtenir le contrat mais plutôt à entreprendre les démarches. Je travaillais pour un concurrent à l'époque de la demande de propositions, mais moins la dernière année, parce que l'entreprise pour laquelle je travaillais avait abandonné la partie. Je me contentais de suivre l'affaire pour elle, mais j'étais inscrit en son nom.

Pendant la période où les contrats étaient en cours de négociation, j'étais chargé de préparer la voie pour le moment où l'on commencerait à gérer l'aéroport Pearson et c'est seulement à partir de ce moment-là que j'ai facturé mes services. Ma première facture à Paxport International et à Paxport Inc. de novembre 1993. Elle couvre par conséquent les mois de novembre et décembre. L'annulation a été faite le 3 décembre, si je ne me trompe et je n'ai pas envoyé d'autre facture après cela. Je suppose...

**Le sénateur Grafstein:** Vous voulez dire en 1994.

**M. Doucet:** Non, 1993.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est 1993, car nous avons des copies...

**Le sénateur Grafstein:** Je regrette. Excusez-moi.

**Le sénateur Jessiman:** Je me suis trompé une fois.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons des copies de factures adressées à Paxport Inc., à Jack Matthews, qui sont datées du 15 juin 1993. Par conséquent, le contrat avec Mergeco n'avait pas encore été signé. Il y en a aussi pour juillet et août notamment. En tout cas, il n'y avait pas encore de projet définitif à ce moment-là. L'affaire était en cours de négociation mais... ainsi, à ce moment-là, vous vous occupiez toujours du deuxième contrat, même si le premier n'était pas conclu?

**M. Doucet:** Je dois dire que je ne vous suis pas. Pourriez-vous répéter, madame le sénateur?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je me base sur les dates. Vous m'avez dit que vous prépariez l'avenir.



[Texte]

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Hervieux-Payette:** I have copies for your consulting services that provided by you, and it's started in June 15, 1993, and one is for Matthews Group Limited and the other one is to Paxport Inc.

**Mr. Doucet:** Okay. Well, now we're talking about the Coolsaet Angkor contracts, not the Pearson, not the Paxport Incorporated or the Pearson International contracts. They had nothing, as I've said several times —

**Senator Hervieux-Payette:** You are the one creating the confusion, because I don't know that the account 1087 refers to that contract. I mean, you put that into it, in your pile of documents, for a contract that has nothing to do with this.

**Mr. Doucet:** Well, I apologize if I'm causing confusion. The intention, as I started from my remarks, by saying it was an attempt to clear them.

**Senator Hervieux-Payette:** Well. Because as I say, you put it to your own document, Paxport Inc., bill to Paxport, attention Jack Matthews, consulting fee for the month of January, 1993, \$10,000, and it's June 1, 1993, and then it's account 1109, so.

**Mr. Doucet:** Senator, that was for the Coolsaet Angkor contract, not for Paxport Incorporated or Paxport International, which contracts I only signed at the dates that I've indicated.

**Senator Hervieux-Payette:** Well, since they have nothing to do with T1T2 —

**Mr. Doucet:** Why did I put them?

**Senator Hervieux-Payette:** I just wonder why you inserted them.

**Mr. Doucet:** I put them in, senator, because under Access to Information, they were released, and they caused great confusion in the press because people concluded that because they were part of the Nixon inquiry material that was somehow passed on to him, that they had something to do with the Pearson file. We pleaded with Access to Information that that was not the case, that that was an error, and because it was an error, it ought not to be put in the public domain.

I have gone a step beyond here by releasing the contracts pursuant to those, or at least the antecedent contracts of those invoices, in an attempt to clear up the thing to show that they had nothing to do with the Pearson airport project.

**Senator Hervieux-Payette:** You understand that I haven't had time to read the contract. You just gave that to us at the moment we were starting the session. So we will have to look into it and see the relationship between the contract and the invoices.

**Mr. Doucet:** I invite you to do that.

[Translation]

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** J'ai des copies des factures que vous avez envoyées pour vos services, et la première est datée du 15 juin 1993. L'une est adressée au *Matthews Group Limited* et l'autre, à Paxport Inc.

**M. Doucet:** Bon. Il s'agit des contrats pour Coolsaet Angkor et pas pour Pearson, ni pour Paxport Inc. ou Pearson International. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises, cela n'avait rien à voir avec eux.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est vous qui semez la confusion, car je ne sais pas si le compte 1087 correspond à ce contrat. Vous avez glissé dans la pile de documents que vous nous avez remis des pièces qui n'ont rien à voir avec l'affaire qui nous occupe.

**M. Doucet:** Je vous prie de m'en excuser. Comme je l'ai dit au début, mon intention était d'essayer de faire régler ces comptes.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Ah bon. Vous l'avez inséré dans la documentation que vous nous avez remise. Il y a une facture adressée à Paxport Inc., à M. Jack Matthews, correspondant à vos honoraires pour le mois de janvier 1993, dont le montant s'élève à 10 000 \$. Ensuite il y en a une datée du 1er juin 1993, puis le compte 1109.

**M. Doucet:** Madame le sénateur, c'était pour le contrat de Coolsaet Angkor, pas pour celui de Paxport Incorporated ou Paxport International. Ces derniers contrats, je ne les ai signés qu'aux dates indiquées.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Eh bien, puisque ces comptes n'ont rien à voir avec T1T2,...

**M. Doucet:** Pourquoi les ai-je insérés?

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Je me le demande bien.

**M. Doucet:** Madame le sénateur, je les ai joints parce qu'ils ont été publiés en vertu de la Loi sur l'accès à l'information et qu'ils ont causé une grande confusion dans les journaux du fait que les gens en avaient conclu que puisqu'ils faisaient partie des documents qui avaient été remis à M. Nixon dans le cadre de son enquête, ils avaient quelque chose à voir avec le dossier Pearson. Nous avons essayé de faire comprendre aux services d'accès à l'information que ce n'était pas le cas, que c'était une erreur et que par conséquent ils ne devaient pas être rendus publics.

Je suis allé encore un peu plus loin en fournissant les contrats concernant cela, ou au moins les contrats antérieurs à ceux dont il est question dans ces factures, pour essayer de bien faire comprendre qu'elles n'avaient rien à voir avec le projet de réaménagement de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Vous comprenez bien que je n'ai pas eu le temps de lire le contrat. Vous nous avez seulement remis ces documents au début de la séance. Il faudra par conséquent que nous les examinions pour faire le rapprochement entre le contrat et les factures.

**M. Doucet:** Faites, je vous en prie.

[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** You have to forgive us for not knowing exactly the rationale. I have finished my question.

**The Chairman:** Yes. There are a few of our western friends and others who are anxious. Are we agreed we're going to finish up by three o'clock?

**Senator Grafstein:** Mr. Chairman, if I'm the last questioner, I would hope to do that, subject to the caveat that my colleague has raised. We received these documents for the first time shortly before this hearing. Quite frankly, I've only had a chance to peruse them very briefly, and I intend to ask the witness some of these questions. Subject to recall of the witness at a subsequent time if we're not satisfied after we review the documents, we will try to conclude, you know, reasonably. Hopefully three o'clock, if I can start now. I do have an extensive list of questions, all of which arises out of his testimony, none of which is fresh or new, but it's all as a result of his testimony this morning.

**The Chairman:** Yes. Okay. I just want to make a comment that the arrival of documents on the day of or the night before a witness is nothing new to us, Senator Grafstein, if you've been here since July 11. And this is one of the first witnesses that we've had who has prepared himself not only thoroughly and provided documents, which he does not have to have provided, but —

**Senator Grafstein:** That's a moot question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It's a comment, having observed the witnesses that have come before us.

**Senator Grafstein:** I'm not suggesting I agree or disagree with the witness. I haven't had a chance to even examine that question as to what the requirement is of any witness to provide information, but I'll deal with what we have today. I'm just raising the caveat that we haven't had a chance to go through these documents in care or paginate them or coordinate them with the invoices and with those of others here, and if there is a question, I'm just saying that, as my colleague is, she may wish or others on our side may wish to ask Mr. Doucet to return arising out of information received today, but we'll try to cover the ground as best we can today.

**The Chairman:** All right. Proceed then. Go ahead.

**Senator Grafstein:** Thank you. May I? I take it that — no problem?

**Senator Jessiman:** I'm not going to ask any more questions.

**Senator Grafstein:** Just a brief question. We'll try to deal with this quickly. I'm sure you've been listening or watching these hearings, and you heard my colleague Senator Stewart try to position the various consultants with respect to their relationships with the government prior to and perhaps even during this consultancy period, and just let me ask the questions that he asked very quickly.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il faudra que vous nous pardonniez de ne pas comprendre exactement pourquoi. C'est tout.

**Le président:** Oui. Quelques collègues de l'Ouest ainsi que d'autres commencent à s'impatiser. Acceptez-vous d'arrêter pour 15 heures?

**Le sénateur Grafstein:** Monsieur le président, je suis le dernier à poser des questions. J'espère y arriver, malgré le problème que ma collègue a signalé. Nous n'avons reçu ces documents qu'un peu avant cette audience. Je dois vous avouer franchement que je n'ai pu les examiner que très rapidement et je compte poser des questions au témoin à ce sujet. Nous essayerons de terminer à une heure raisonnable, quitte à convoquer à nouveau le témoin à une date ultérieure, si nous ne sommes pas convaincus après avoir examiné les documents en question. Espérons que nous aurons terminé pour 15 heures, si je commence immédiatement. J'ai toute une série de questions à poser; elles découlent toutes de son témoignage et elles n'ont rien d'original. Elles sont toutefois toutes liées au témoignage qu'il a fait ce matin.

**Le président:** Bon. Je signale en passant que ce n'est pas la première fois que les documents arrivent le jour même ou la veille du jour où un témoin est convoqué, sénateur Grafstein, comme on a pu le constater depuis le 11 juillet. Et c'est jusqu'à présent un des premiers témoins qui se soit non seulement préparé à fond mais qui ait aussi fourni des documents, alors qu'il n'était pas obligé de le faire, mais...

**Le sénateur Grafstein:** Cela n'a rien à voir, monsieur le président.

**Le président:** Je disais cela en me basant sur les témoins que nous avons vus.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne dis pas que je suis d'accord ou pas avec le témoin. Je n'ai pas eu l'occasion de vérifier quel genre d'information les témoins sont tenus de fournir, mais je parle uniquement de ce qui nous concerne aujourd'hui. Je tiens seulement à signaler que nous n'avons pas eu l'occasion d'examiner soigneusement ces documents ni de les paginer ou de vérifier à quelle facture ils correspondent ou de les comparer à d'autres documents. Tout ce que je veux dire, c'est que ma collègue ou certains autres d'entre nous voudrions peut-être demander à M. Doucet de revenir pour répondre à des questions concernant les renseignements qu'il nous a fournis aujourd'hui, mais nous ferons de notre mieux pour régler cela aujourd'hui.

**Le président:** Bien. Alors, allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Merci. Je suppose qu'il n'y a pas de problème?

**Le sénateur Jessiman:** Je ne poserai plus de question.

**Le sénateur Grafstein:** Je commencerai par une toute petite question. Nous essayerons de faire vite. Je suis sûr que vous avez suivi ces audiences et que vous avez entendu mon collègue le sénateur Stewart essayer d'établir les liens qui existaient entre les divers experts-conseils et le gouvernement avant et même pendant cette période de consultation. Je vais poser très rapidement les questions qu'il a déjà posées.

## [Texte]

You were involved with the government in 1984?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** And you were involved in the transition of the government in 1984 beyond your responsibilities as chief of staff? The transition —

**Mr. Doucet:** I was not chief of staff for the government.

**Senator Grafstein:** No, chief of staff for the Prime Minister.

**Mr. Doucet:** No, I was not the chief of staff for the Prime Minister.

**Senator Grafstein:** You were chief of staff from 1984 —

**Mr. Doucet:** Leader of the Opposition.

**Senator Grafstein:** Leader of the Opposition. Were you involved in the transition, 1984, to the new government?

**Mr. Doucet:** Yes, I was.

**Senator Grafstein:** Fine. And you then continued from being the chief of staff to the Leader of Opposition to what role in the new government?

**Mr. Doucet:** Senior advisor.

**Senator Grafstein:** Senior advisor in the Privy Council Office or the Prime Minister's office?

**Mr. Doucet:** In the Prime Minister's office.

**Senator Grafstein:** I see. And what were your terms and references and responsibilities then?

**Mr. Doucet:** Largely to advise him on international — on the international aspects of his work.

**Senator Grafstein:** Did that also include advising him on domestic matters from time to time?

**Mr. Doucet:** From time to time.

**Senator Grafstein:** Fine. And we've heard your evidence, and I won't go over the ground, but in the transition of the new government from the Mulroney government to the Kim Campbell government, were you involved in the transition as an advisor, volunteer or otherwise?

**Mr. Doucet:** No, I was not.

**Senator Grafstein:** Were you consulted?

**Mr. Doucet:** Was I a consultant?

**Senator Grafstein:** Were you consulted by those people that were involved in the transition from the Mulroney to the Kim Campbell government?

**Mr. Doucet:** No, I was not.

**Senator Grafstein:** So you weren't involved in any way, shape or form in terms of the government process in the year 1994?

**Mr. Doucet:** No, I was not.

**Senator Grafstein:** Okay. Let me start back by —

## [Translation]

Vous travailliez pour le gouvernement en 1984?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Et vous avez participé à la transition, en 1984, en plus d'avoir été chef de cabinet? La transition...

**M. Doucet:** Je n'étais pas chef de cabinet pour le gouvernement.

**Le sénateur Grafstein:** Non, mais vous étiez le chef de cabinet du premier ministre.

**M. Doucet:** Non, je n'étais pas le chef de cabinet du premier ministre.

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez été chef de cabinet de 1984...

**M. Doucet:** Du chef de l'opposition.

**Le sénateur Grafstein:** Oui. Vous avez participé à l'installation du nouveau gouvernement, en 1984?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Bien. Et quel rôle avez-vous joué au sein du nouveau gouvernement après avoir été l'adjoint exécutif du chef de l'opposition?

**M. Doucet:** Conseiller principal.

**Le sénateur Grafstein:** Conseiller principal au Bureau du Conseil privé ou au cabinet du Premier ministre?

**M. Doucet:** Au cabinet du Premier ministre.

**Le sénateur Grafstein:** Je vois. Et en quoi consistaient vos attributions et vos responsabilités à cette époque?

**M. Doucet:** Elles consistaient principalement à le conseiller sur les aspects internationaux de sa charge.

**Le sénateur Grafstein:** Étiez-vous également appelé à le conseiller de temps en temps pour des questions d'ordre intérieur?

**M. Doucet:** De temps en temps.

**Le sénateur Grafstein:** Bien. Nous avons entendu votre témoignage et je ne reviendrai pas là-dessus, mais pouvez-vous nous dire si vous jouiez un rôle de conseiller, à titre bénévole ou non, quand Mme Kim Campbell a succédé à M. Mulroney à la direction du gouvernement?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Vous a-t-on consulté?

**M. Doucet:** Vous voulez savoir si j'étais expert-conseil?

**Le sénateur Grafstein:** Les gens qui se sont occupés de la transition à l'époque où Mme Kim Campbell a succédé à M. Mulroney vous ont-ils consulté?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Vous n'avez par conséquent pas joué le moindre rôle auprès du gouvernement en 1994?

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Bon. Revenons à...



[Text]

**Senator Hervieux-Payette:** That was 1993.

**Senator Grafstein:** Sorry, '93. Excuse me.

Let me start back by just the confusion, because quite frankly, I am more confused now than I was before. Just your testimony on page 6, dealing with the two agreements, Paxport Inc. and Paxport International —

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** You told us two things in your testimony, and one thing here, and I'm not sure which is which, so you can correct it. And that is, the Paxport Inc. agreement was signed on February 1, as was the Paxport Inc. International. One was registered. It says the former was registered, and then I take it from that that you did not have to sign or register the Paxport International agreement because it wasn't caught by, effectively, by the legislation. Now, that's what your testimony says. You responded differently to Mr. Jessiman, so the question is, what is it? Tell us, because I am confused now.

**Mr. Doucet:** Well, I think your premises are all accurate.

**Senator Grafstein:** Are we to take it that your testimony is the written testimony or your verbal testimony?

**Mr. Doucet:** I hope they are the same.

**Senator Grafstein:** They're not.

**Mr. Doucet:** Well, I think they are.

**Senator Jessiman:** Explain it to us then. Is the Paxport International registered or not registered?

**Mr. Doucet:** Paxport International was never registered, and I've indicated that.

**Senator Grafstein:** You didn't.

**Senator Jessiman:** That's what he has here.

**Senator Grafstein:** The transcript will be different. But we're trying to get — I want to get the record straight just so I can follow it. Now, these are two separate agreements.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** They were signed at the same time.

**Mr. Doucet:** They were signed at the same time.

**Senator Grafstein:** They were signed on February 1?

**Mr. Doucet:** That's correct.

**Senator Grafstein:** When were they negotiated

**Mr. Doucet:** In the days following — preceding December 22, 1992.

**Senator Grafstein:** So sometime before December 22, 1992?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** You negotiated these terms with —

**Senator Jessiman:** I thought before you said after.

[Traduction]

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'était en 1993.

**Le sénateur Grafstein:** Pardon, en 1993. Excusez-moi.

Revenons au point où l'on commence à ne plus s'y retrouver, mais j'avoue franchement que je suis encore plus perdu qu'avant. À propos de la page 6 de votre mémoire, où il est question de deux contrats, celui avec Paxport Inc. et celui avec Paxport International...

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez dit deux choses différentes à ce propos et je ne sais plus très bien ce qu'il en est. Vous pouvez apporter maintenant les rectifications nécessaires. On dit que le contrat avec Paxport Inc. a été signé le 1<sup>er</sup> février, ainsi que celui avec Paxport Inc. International. Il est indiqué que le premier accord a été enregistré et j'en déduis que vous n'avez pas dû signer ou faire enregistrer le contrat avec Paxport International parce que cette entreprise ne tombait pas sous le coup de la loi. C'est ce que vous avez dit dans votre témoignage. Vous avez toutefois répondu autrement à la question de M. Jessiman. Je voudrais donc savoir exactement ce qu'il en est. Dites-le-nous, parce que je ne m'y retrouve plus.

**M. Doucet:** Je crois que vos prémisses sont toutes exactes.

**Le sénateur Grafstein:** Est-ce qu'il faut en conclure que c'est votre témoignage écrit qui est juste, ou est-ce votre témoignage oral?

**M. Doucet:** J'espère qu'ils sont les mêmes.

**Le sénateur Grafstein:** Non.

**M. Doucet:** C'est pourtant ce que je pense.

**Le sénateur Jessiman:** Expliquez-nous ce qu'il en est alors. Est-ce que Paxport International est enregistrée ou non?

**M. Doucet:** Paxport International n'a jamais été enregistrée, et je l'ai signalé.

**Le sénateur Grafstein:** Non.

**Le sénateur Jessiman:** C'est ce qui est indiqué ici.

**Le sénateur Grafstein:** Le compte rendu donnera une version différente. J'essaie de tirer l'affaire au clair pour pouvoir suivre. Il s'agit de deux contrats différents?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Ils ont été signés en même temps.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Ils ont été signés le 1<sup>er</sup> février?

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Quand ont-ils été négociés?

**M. Doucet:** Après... ou plutôt avant le 22 décembre 1992.

**Le sénateur Grafstein:** Donc avant le 22 décembre 1992?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez négocié ces conditions avec...

**Le sénateur Jessiman:** Je pensais que vous aviez dit après.

[Texte]

**Senator Grafstein:** After or before? I'm sorry. We're talking —

**Senator Jessiman:** What I want is —

**Senator Grafstein:** He said before.

**Senator Jessiman:** All right.

**Senator Grafstein:** Senator —

**Senator Jessiman:** I didn't hear that.

**Senator Grafstein:** Let the witness conclude, and then at the end of it perhaps you can correct anything you want, or if I'm taking something out of the record that's inappropriate, you can do it. I'm just trying to clear my confusion. I'm confused now, much more confused now than I was before the witness started. So it's from his testimony that I'm confused, and his written record.

So when did you negotiate these two contracts that were dated February 1?

**Mr. Doucet:** I just answered that question.

**Senator Grafstein:** Give it to us again.

**Mr. Doucet:** Days preceding December 22, 1992.

**Senator Grafstein:** Approximately when?

**Mr. Doucet:** Days before. Few days before.

**Senator Grafstein:** Okay. So sometime after December 7?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** And before December 22?

**Mr. Doucet:** That is correct.

**Senator Grafstein:** Fine. Now, you were paid by BAA or Canadian Airports until when? When was your last invoice?

**Mr. Doucet:** In the early months of 1992.

**Senator Grafstein:** So you were registered until 1993?

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** But payment stopped.

**Mr. Doucet:** That is correct.

**Senator Grafstein:** But you had a watching brief —

**Senator Hervieux-Payette:** That is correct.

**Senator Grafstein:** — for them.

**Mr. Doucet:** That is correct.

**Senator Grafstein:** How you were paid for that watching brief?

**Mr. Doucet:** I was not paid for that watching brief.

**Senator Grafstein:** What was your understanding? Were you doing that as a volunteer?

**Mr. Doucet:** Absolutely. I have no —

**Senator Grafstein:** Why would you do that?

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Après ou avant? Je m'excuse. Nous parlons...

**Le sénateur Jessiman:** Ce que je veux savoir...

**Le sénateur Grafstein:** Il l'a déjà dit.

**Le sénateur Jessiman:** C'est parfait.

**Le sénateur Grafstein:** Sénateur...

**Le sénateur Jessiman:** Je ne l'avais pas entendu.

**Le sénateur Grafstein:** Laissez terminer le témoin et ensuite, vous pourrez peut-être apporter toutes les rectifications que vous voulez ou vous pourrez signaler si je me trompe en citant le témoin. J'essaie seulement de m'y retrouver. Je suis perdu, et encore plus qu'avant que le témoin ne commence à parler. C'est son témoignage qui sème le doute dans mon esprit, ainsi que son mémoire.

Quand avez-vous donc négocié ces deux contrats datés du 1<sup>er</sup> février?

**M. Doucet:** Je viens de répondre à cette question.

**Le sénateur Grafstein:** Veuillez répéter.

**M. Doucet:** Avant le 22 décembre 1992.

**Le sénateur Grafstein:** Quand à peu près?

**M. Doucet:** Plusieurs jours avant. Quelques jours avant.

**Le sénateur Grafstein:** Bon. Donc, après le 7 décembre?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Et avant le 22 décembre?

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Bien. Jusqu'alors, vous étiez payé par BAA ou par *Canadian Airports*. À quand remonte votre dernière facture?

**M. Doucet:** Au début de 1992.

**Le sénateur Grafstein:** Par conséquent, vous étiez inscrit jusqu'en 1993?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Mais vous avez cessé d'être payé.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Mais vous aviez une mission d'observation...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** ...pour eux.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Combien étiez-vous payé pour cela?

**M. Doucet:** Je n'étais pas payé pour cette mission d'observation.

**Le sénateur Grafstein:** Qu'est-ce qui était convenu? Est-ce que vous faisiez cela à titre bénévole?

**M. Doucet:** Absolument. Je n'ai...

**Le sénateur Grafstein:** Pourquoi?

[Text]

**Mr. Doucet:** Because there were no other clients for me to have during that time. I had already made my decision as to which client I would try to help in the process of selecting the best overall. It was Canadian Airports Limited.

**Senator Grafstein:** Right.

**Mr. Doucet:** And they left, you know, which was regrettable for my firm, but they left three months before the RFP issued. And my best bet, I felt, at the time, from my company's vantage point, was to continue to offer to them a monitoring brief during the period of the RFP.

**Senator Grafstein:** So you've told us in your testimony that had this RFP process collapsed and the government decided that they weren't comfortable with any of these proposals, it's a possibility — your word was possibility — that BAA airports —

**Mr. Doucet:** I think my word was the unlikely prospect.

**Senator Grafstein:** Unlikely possibility. I'll use the word possibility. Okay.

Now, let's take a look at the contracts. And you correct me if I'm wrong because I'm trying to sum up quickly here what you've said. If I'm wrong, please correct me. You had one contract —

**Senator Tkachuk:** I just want to ask counsel as a point of information, because I'm not a lawyer, and I know Mr. Grafstein is. You are counsel. Is this a contract, i.e. a contract that isn't a contract? Just so that we all know what we're talking about here, this contract he's referring to becomes a contract when?

**Mr. Nelligan:** I thought he was talking at the moment with regard to his contract with BAA.

**Senator Tkachuk:** No, he's talking about the Paxport one.

**Mr. Nelligan:** The contract is an agreement to provide future services.

**Senator Tkachuk:** So it becomes a contract effective when?

**Mr. Nelligan:** When it's signed. But it's to provide future services.

**Senator Tkachuk:** Okay. So it's a contract now that doesn't take effect unless something else happens, eh.

**Mr. Nelligan:** Well, you have to take the language, but there is any number of agreements where you agree to provide Christmas trees to the T. Eaton store for the Christmas holidays. That's a binding contract, but you don't have to provide the Christmas trees for some time.

**Senator Tkachuk:** Okay. That's good. That's very good, actually. Thank you for that. Go ahead.

**Senator Grafstein:** Thank you. Two contracts, both February 1, and as I understood your testimony, what you were saying is Paxport Inc.'s contract was to provide advisory services

[Traduction]

**M. Doucet:** Parce que je n'avais pas d'autres clients à ce moment-là. J'avais déjà décidé quel client j'essayerais d'aider dans le cadre du processus de sélection de la meilleure proposition globale. C'était *Canadian Airports Limited*.

**Le sénateur Grafstein:** Bon.

**M. Doucet:** Et cette entreprise a abandonné la partie trois mois avant la publication de la demande de propositions, ce qui était regrettable pour ma firme. J'ai alors jugé que la meilleure solution pour nous, c'était de continuer à lui offrir des services d'observation pendant cette période.

**Le sénateur Grafstein:** Vous nous avez dit dans votre témoignage que si ce système avait avorté et que le gouvernement avait décidé qu'aucune de ces propositions n'était satisfaisante, il y avait une possibilité (et c'est le terme que vous avez employé) que *BAA Airports...*

**M. Doucet:** Je crois que j'ai parlé d'éventualité peu probable.

**Le sénateur Grafstein:** De possibilité peu probable. C'est le terme que j'emploierai. Bien.

Parlons maintenant des contrats. Veuillez rectifier si je me trompe, parce que j'essaie de résumer rapidement vos déclarations. Veuillez donc me corriger si je me trompe. Vous aviez un contrat...

**Le sénateur Tkachuk:** Je voudrais demander l'avis d'un juriste, parce que je ne le suis pas, et je sais que M. Grafstein est juriste. S'agit-il d'un contrat, d'un contrat qui n'est pas un contrat? Peut-il nous dire quand le contrat en question deviendra un véritable contrat, pour que nous sachions tous à quoi nous en tenir?

**M. Nelligan:** Je pensais qu'il parlait de son contrat avec BAA.

**Le sénateur Tkachuk:** Non, il parle du contrat avec Paxport.

**M. Nelligan:** Le contrat est un accord portant sur la prestation de services à un moment ultérieur.

**Le sénateur Tkachuk:** À partir de quand est-ce que cela devient un contrat?

**M. Nelligan:** À partir du moment où il est signé. Mais il porte sur la fourniture de services à une date ultérieure.

**Le sénateur Tkachuk:** Bien. Par conséquent, il s'agit d'un contrat qui n'entre en vigueur que s'il se passe autre chose, si je comprends bien.

**M. Nelligan:** Il faut tenir compte du libellé, mais il existe des contrats en vertu desquels on s'engage à fournir des arbres de Noël aux magasins de T. Eaton pour les vacances de Noël, par exemple. C'est un contrat obligatoire, mais on ne doit pas fournir les arbres de Noël avant un certain temps.

**Le sénateur Tkachuk:** Bon. C'est bien. C'est même très bien. Merci. Allez-y.

**Le sénateur Grafstein:** Merci. Vous aviez deux contrats, datés tous les deux du 1<sup>er</sup> février, et si j'ai bien compris ce que vous avez dit, le contrat avec Paxport Inc. portait sur la prestation de



[Texte]

to Paxport Inc., and we'll deal with who Paxport is in a minute, for ongoing services for the Toronto airport project.

**Mr. Doucet:** No.

**Senator Grafstein:** Just bear with me. For Paxport Inc. for the — we have the International agreement now. I'm not talking about the International one. I'm talking about the one that was registered, the registered agreement to provide services to Paxport Inc. to do precisely what? Not the International one.

**Mr. Doucet:** As I've said in my opening remarks, to help position Paxport to eventually be involved in the full devolution program of airports across Canada.

**Senator Grafstein:** All right. Now, if we look at the contract itself.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** The words of the contract say — it's a pretty vanilla contract.

**Mr. Doucet:** It's a general retainer agreement.

**Senator Grafstein:** It doesn't say that. Your agreement doesn't say that. What your agreement provides — I'm now referring to your tab 3, and I'm reading from the agreement called GBCI Group Agreement with Paxport Inc. It doesn't say anything like that at all. What it says is the following. It says ongoing general information, advice, relevant monitoring, input into its strategic plans vis-à-vis the government factor, assistance in preparing for meetings with government officials, advocacy.

It makes no reference at all to what you're saying. It just makes a vanilla reference to Paxport Inc., which at that time was part of — and we'll come to that in a moment — the so-called successful best overall something or other. But there is no definition of what you've just said in your agreement.

**Mr. Doucet:** Your terms "vanilla" are your terms.

**Senator Grafstein:** Okay.

**Mr. Doucet:** They are not mine. My —

**Senator Grafstein:** But your agreement doesn't make any reference to what you've told us this morning.

**Mr. Doucet:** It does not exclude it.

**Senator Grafstein:** It doesn't include it necessarily.

**Mr. Doucet:** Those items are all part of what would have been required in the process of having a successful involvement by Paxport in the devolution process of airports across Canada.

**Senator Grafstein:** I take it that the key to this agreement were your special talents, your special talents. In other words, I assume that Paxport Inc. was coming to you, based on your testimony, for your special talents. They were coming to you because of your expertise, your personal expertise.

**Mr. Doucet:** You might want to ask them that question.

[Translation]

services consultatifs à Paxport Inc., et nous parlerons de cette entreprise dans une minute, pour des services concernant le projet de réaménagement de l'aéroport de Toronto.

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** Un instant. Je parle de Paxport Inc., car il y a aussi un contrat avec Paxport International. Je parle du contrat qui a été enregistré, de celui qui porte sur la fourniture de services à Paxport Inc. Il ne s'agit pas de Paxport International.

**M. Doucet:** Comme je l'ai dit au début de mon exposé, il s'agissait d'aider Paxport à se positionner de sorte à lui permettre de participer à l'ensemble du programme de transfert de l'exploitation des aéroports canadiens.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Parlons maintenant du libellé du contrat proprement dit.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Il est pas mal flou.

**M. Doucet:** Il s'agit d'un accord général de représentation.

**Le sénateur Grafstein:** Ce n'est pas ce que dit cet accord. Il dit, et je suis à l'onglet numéro 3 où se trouve le texte de l'accord entre le *GBCI Group* et Paxport Inc. Il ne dit rien de semblable. Voici ce qu'il dit. Il s'agit de donner régulièrement des renseignements généraux, des conseils, de suivre la situation et, pour l'aider à élaborer des plans stratégiques au sujet du projet du gouvernement, d'aider la société à se préparer pour les rencontres avec des fonctionnaires fédéraux, d'offrir des services de représentation.

Il n'y est absolument pas question de tout ce dont vous parlez. Elle fait vaguement allusion à Paxport Inc., qui à ce moment-là, était parmi ceux qui avaient présenté la meilleure proposition globale. Nous en parlerons dans un instant. Par contre, on ne trouve aucune indication au sujet de ce que vous venez de dire dans votre accord.

**M. Doucet:** C'est vous qui avez employé le terme «flou».

**Le sénateur Grafstein:** D'accord.

**M. Doucet:** Ce n'est pas moi. Pour ma part,...

**Le sénateur Grafstein:** On n'y trouve toutefois pas la moindre allusion à ce que vous nous avez dit ce matin.

**M. Doucet:** Elle n'exclut pas cela.

**Le sénateur Grafstein:** Elle ne l'inclut pas nécessairement.

**M. Doucet:** Tous ces éléments font partie de ce qu'il aurait fallu pour que Paxport puisse participer au programme de transfert de l'exploitation des aéroports canadiens.

**Le sénateur Grafstein:** Je suppose que cet accord est basé sur vos talents particuliers. Autrement dit, à en juger d'après votre témoignage, je présume que Paxport Inc. a engagé vos services pour vos talents particuliers, pour vos compétences personnelles.

**M. Doucet:** C'est à elle qu'il faudrait le demander.

[Text]

**Senator Grafstein:** I assume you were conveying to them, and they were acquiring from you, your special talents.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** By the way, I'm not questioning those talents, quite frankly. I think they are superb, and we've had an opportunity previously to work together, and I have no question, Mr. Chairman, about the witness's talents. I'm just trying to see who they were conveyed and for whom.

So it was for your special talents, because you've told us that you were the key owner in your firm and so on. Again, so it was your special talents.

Now, again I look at the agreement. This is no reference to you in this agreement, other than you as a signing officer. There is not the provision that the consultancy will require your services. You can throw anybody at them you want, excluding yourself.

**Mr. Doucet:** Yes. I do not — our firm never signed a contract with any client that was not firm based. That is to say, the firm only signed contracts with the clients.

**Senator Grafstein:** But it's clear in some provisions, not necessarily this, I'm not able to say, but normally, in a service-driven contract, and Senator Jessiman has drafted as many as I have, they normally call for the requirement that the person whose services you're seeking will then provide those services. He then enters into an agreement with the company, and the company in turn deals with the services. There is no reference to you here at all.

**Mr. Doucet:** That is correct.

**Senator Grafstein:** Okay. You've made a fact about the confidentiality between — you know, that you're coming forward to this committee, and you've had your agreements with your clients waived their confidentiality provisions. I look at this agreement. This is no reference to confidentiality here at all. There is, as a matter of fact, in the merger contract that we'll talk about in a minute, but no reference to confidentiality here at all.

**Mr. Doucet:** I said in my statement that I deemed all of my contracts with all of my clients to be confidential.

**Senator Grafstein:** But I'm just trying to listen to your statements and look at the written record.

When we turn to your term, you have in this contract a ten-year no-cut contract. Ten years, no cutting. So there is no ability of any party, aside from the normal breaches, for them to reduce this in any way, shape, or form. It's a no-cut contract. And a no-cut contract, if you added it up, would be ten years times 8,000 a month, which is \$960,000. No cut. Is that correct?

**Mr. Doucet:** Well, the no-cut is your conclusion.

**Senator Grafstein:** I'm looking to the agreement.

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Je suppose que vous lui avez fait comprendre que vous aviez des talents particuliers et que c'est pour cela qu'elle a engagé vos services.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** À propos, je ne mets pas ces talents en doute et je suis tout à fait sincère. J'estime que vous avez des talents extraordinaires et nous avons déjà eu l'occasion de travailler ensemble. Je ne mets nullement en doute les talents du témoin, monsieur le président. J'essaie seulement de voir au service de qui ils étaient mis.

C'est donc pour vos talents particuliers, puisque vous nous avez dit que vous étiez le principal actionnaire de votre firme, entre autres choses. C'est donc pour vos talents particuliers que vous avez été engagé.

Revenons au texte de l'accord. Votre nom n'y figure nulle part, si ce n'est à titre de signataire. Il n'est pas stipulé que vos services personnels seront requis. Vous pouviez faire faire le travail par n'importe qui.

**M. Doucet:** Oui. Notre firme n'a jamais signé un contrat qui n'engage pas la firme en général. C'est-à-dire que c'est uniquement la firme qui signe les contrats avec les clients.

**Le sénateur Grafstein:** Il est toutefois évident que dans certains accords, pas nécessairement celui-ci, car je suis incapable de le dire, mais que normalement, dans un contrat axé sur des services, et le sénateur Jessiman en a rédigé autant que moi, on stipule que c'est la personne dont on veut obtenir les services qui doit les fournir. On conclut ensuite un accord avec l'entreprise et c'est celle-ci qui s'occupe des services. On ne trouve aucune indication semblable dans ce texte-ci.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Bon. Vous avez parlé de la confidentialité. Vous saviez que vous veniez témoigner devant le comité et vous avez demandé à vos clients de résilier les clauses de l'accord concernant la confidentialité. Je ne trouve pas la moindre allusion à la confidentialité dans cet accord. Il est en question en fait dans le contrat de fusion dont nous parlerons dans quelques instants, mais pas du tout dans cet accord.

**M. Doucet:** J'ai déclaré que je parlais du principe que tous les contrats que je signais avec des clients étaient confidentiels.

**Le sénateur Grafstein:** Je me base sur vos déclarations et les compare aux écrits.

Parlons maintenant de la durée du contrat. Il s'agit d'un contrat non réductible d'une durée de dix ans. Sa durée ne peut être réduite. Par conséquent, aucune des parties ne peut en réduire la durée de quelque façon que ce soit, à part les ruptures normales. Il s'agit d'un contrat non réductible et si l'on fait le calcul, à raison de 8 000 \$ par mois pendant dix ans, il représente une somme de 960 000 \$. C'est un montant ferme. Est-ce exact?

**M. Doucet:** C'est vous qui avez conclu qu'il n'y avait aucune réduction possible.

**Le sénateur Grafstein:** Je me base sur le texte de l'accord.

[Texte]

**Mr. Doucet:** There is no reference in the contract to a manner of severance.

**Senator Grafstein:** All right. And next, this is purely a contingent contract.

**Mr. Doucet:** Again, the term "contingent" is yours, not mine.

**Senator Grafstein:** I look at the contract.

**Mr. Doucet:** The contract does not use the word, I don't think.

**Senator Grafstein:** I agree, but this contract is contingent upon one event, and the event is the commencement of the lease transfer of Terminals 1 and 2. So at a particular future moment in time, Senator Tkachuk, and the moment that's triggered in this agreement is a transfer of lease by a third party, this agreement comes into payment effect. It's a binding contract, according to counsel, and I agree with him, but then triggers on that.

So it's a no-cut contract, and it's contingent or conditional or on a condition subsequent to one event, only one event, and that is an award, a legally binding transfer of terminal — lease transfer of Terminals 1 and 2.

Now, I'm just — this is for information. I'm not trying to — if it's not, say it, but that's not what the documents say to me.

**Mr. Doucet:** Well, the document, I don't think you will find the word "conditional" or "contingent".

**Senator Grafstein:** Well, it says:

... shall be for an initial term of 10 years commencing on the date ...

I'm referring to paragraph 2. It's very simple.

... on the date of lease transfer of Terminals 1 & 2 at Pearson to Paxport from the Government ...

**Mr. Doucet:** My advice, senator, from counsel, is that this contract is not a contingent contract. That is not to say that our firm shies away from contingent contracts. But this particular one, since I had nothing to do with what would trigger the event to which you refer, this was the purview of others, that I am not included in the process that leads to the triggering. As far as my advice — my advisors are concerned, that would not make it a contingent contract.

**Senator Grafstein:** But Mr. Doucet, just to be fair —

**Senator Tkachuk:** For information here, when you say — I'm not a lawyer. We have got a lawyer here. What is a no-cut contract? What is a no-cut contract?

**Mr. Nelligan:** I never use the term myself, but I assume the witness is talking about some way of waiving or changing the terms. I don't know.

**Senator Grafstein:** This is no provision here —

**Senator Tkachuk:** Maybe could you help?

[Translation]

**M. Doucet:** Ce contrat ne renferme aucune clause concernant la rupture de contrat.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Il s'agit par ailleurs d'un contrat purement conditionnel.

**M. Doucet:** C'est vous également qui employez ce terme, ce n'est pas moi.

**Le sénateur Grafstein:** Je me base sur le texte du contrat.

**M. Doucet:** Je ne pense pas que ce terme se trouve dans le contrat.

**Le sénateur Grafstein:** D'accord, mais ce contrat est conditionnel en ce sens qu'il dépend d'un événement, c'est-à-dire de l'entrée en vigueur du transfert de bail pour les aérogares 1 et 2. Par conséquent, cet accord entre en vigueur à un certain moment, monsieur le sénateur Tkachuk, c'est-à-dire au moment où il y a transfert de bail par un tiers. D'après un avocat, il s'agit d'un contrat obligatoire, et je suis d'accord avec lui, mais le déclenchement se fait à ce moment-là.

Il s'agit donc d'un contrat dont la durée ne peut être réduite et qui est assujéti à un événement, un seul, légalement obligatoire, c'est-à-dire le transfert du bail pour les aérogares 1 et 2.

J'essaie seulement... de m'informer. Je n'essaie pas de... si ce n'est pas vrai, dites-le. En tout cas, ce n'est pas ce que je comprends d'après le texte des documents.

**M. Doucet:** Je ne pense pas que le terme «conditionnel» se trouve dans le document.

**Le sénateur Grafstein:** Voici ce qu'il dit:

... pour une période initiale de dix ans qui commence à la date...

Je lis le paragraphe 2. Il est très simple.

... à la date du transfert du bail, par le gouvernement, pour les aérogares 1 et 2 de l'aéroport Pearson à Paxport...

**M. Doucet:** D'après ce que m'ont dit les avocats, il ne s'agit pas d'un contrat conditionnel, sénateur. Cela ne veut pas dire que notre firme essaie d'éviter ce genre de contrat. Étant donné que je n'avais aucun rôle à jouer dans le déclenchement de l'événement en question, que cela dépendait d'autres personnes, je n'ai rien à voir là-dedans. D'après ce que mes avocats m'ont dit, ce n'est pas pour cela que ce contrat doit être considéré comme un contrat conditionnel.

**Le sénateur Grafstein:** Mais monsieur Doucet, pour être juste...

**Le sénateur Tkachuk:** Je ne suis pas avocat. Il y en a un ici. Je voudrais savoir ce qu'est un contrat non réductible.

**M. Nelligan:** Personnellement, je n'emploie jamais cette expression, mais je suppose que le témoin fait allusion à la possibilité de résilier ou de modifier certaines clauses. Je ne le sais pas.

**Le sénateur Grafstein:** Ce contrat ne contient pas de clauses...

**Le sénateur Tkachuk:** Vous pourriez peut-être nous aider?



[Text]

**Senator Grafstein:** This is no provision here for any change in the contract. It's not a contract that goes for three years with parties to mutually agree at certain times. It's ten years. It's a ten-year fixed contract. No cut, no change, no variation, no ability of any party to change it.

**Senator Tkachuk:** Well, just a minute here.

**Senator Grafstein:** For ten years.

**Senator Tkachuk:** I just want to ask you, because this is very important. When you use the word "no-cut" —

**Senator Grafstein:** I'm not acting here as a lawyer; I'm acting here as senator.

**Senator Tkachuk:** You are a lawyer.

**Senator Grafstein:** We've got our counsel here. If you've got a legal question, you ask counsel.

**Senator Tkachuk:** If it's no-cut, would it be stated "no-cut" in the contract, that there is no way that it can be cancelled? Because it seems to me — I mean, I was in business in Saskatchewan, in the direct marketing business. We never had cancellation provisions, but if you didn't do the job, the client didn't pay you, and then you go to court to resolve the issue.

In this case, if the client wasn't happy with the service and he quit paying, is there a penalty provision like there would be in say an NHL contract with a hockey player, or would they just go to court and the judge would decide whether there is a contract or not?

**Mr. Nelligan:** It depends on how full you want to make the contract. You can put in provisions for amendment at various periods. You can put in provisions for cancellation or change upon certain conditions. Or you can leave it that it speaks for itself, and, if there is a breach of the contract, then if you can't agree, you have to go to court.

**Senator Tkachuk:** Is there such a thing as a no-cut contract?

**Mr. Nelligan:** Well, as I said before —

**Senator Tkachuk:** It can't be cancelled?

**Mr. Nelligan:** The language is not mine, but there are sometimes contracts have provisions for default or for amendment. Other times they don't. Either form is acceptable. It depends upon the wishes of the parties.

**Senator Tkachuk:** Okay.

**Senator Grafstein:** Back to my point —

**Senator Stewart:** Can I ask counsel, having reviewed the contract, which of the two alternatives does this one fall into?

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Ce contrat ne contient aucune clause concernant la possibilité de le modifier. Il ne s'agit pas d'un contrat d'une durée de trois ans prévoyant une possibilité de modification à un moment donné, avec l'accord mutuel des parties. Il s'agit d'un contrat de dix ans. C'est un contrat ferme. Il n'offre aucune possibilité de réduction, de modification ou de variation, à quelque partie que ce soit.

**Le sénateur Tkachuk:** Un instant.

**Le sénateur Grafstein:** Il est valable pour une durée de dix ans.

**Le sénateur Tkachuk:** Je tiens à vous poser la question, parce que c'est très important. Vous employez le terme «non réductible»...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne suis pas ici en tant qu'avocat; je suis là en tant que sénateur.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous êtes avocat.

**Le sénateur Grafstein:** Notre avocat est ici. Si vous avez une question d'ordre juridique à poser, c'est à lui qu'il faut s'adresser.

**Le sénateur Tkachuk:** S'il n'est pas réductible, est-ce indiqué dans le contrat? Est-il indiqué qu'il est impossible de le résilier? J'étais dans les affaires en Saskatchewan, je faisais du marketing direct. Nos contrats ne contenaient jamais de clause de résiliation, mais si l'on ne faisait pas le travail, le client ne payait pas et on allait devant le tribunal pour régler le litige.

Dans ce cas-ci, le contrat contient-il une clause pénale au cas où le client ne serait pas satisfait du service et cesserait de payer, comme on en trouve dans les contrats que la LNH signe avec les joueurs de hockey, par exemple, ou est-ce que les parties doivent aller devant un tribunal et est-ce le juge qui décide si le contrat est valable ou non?

**M. Nelligan:** Cela dépend du niveau de détail que l'on veut. On peut insérer dans le contrat des clauses prévoyant la possibilité de le modifier à diverses périodes. On peut y insérer des clauses de résiliation ou de modification, à certaines conditions. On peut aussi estimer qu'il est suffisamment clair et qu'en cas de rupture de contrat, il faut aller devant les tribunaux si l'on n'est pas d'accord.

**Le sénateur Tkachuk:** Est-ce qu'il existe vraiment des contrats non réductibles?

**M. Nelligan:** Comme je l'ai déjà dit...

**Le sénateur Tkachuk:** On ne peut pas les résilier?

**M. Nelligan:** Ce n'est pas moi qui ait employé ce terme, mais les contrats contiennent parfois des clauses concernant les cas de rupture ou prévoyant des possibilités de modification. D'autres pas. Les deux types de contrats sont acceptables. Cela dépend des souhaits des parties.

**Le sénateur Tkachuk:** D'accord.

**Le sénateur Grafstein:** Pour en revenir à ce que je disais,...

**Le sénateur Stewart:** L'avocat peut-il me dire dans quelle catégorie ce contrat peut être classé, à en juger d'après son libellé?

[Texte]

**Mr. Nelligan:** Well, there appears to be no provision here for amendment or cancellation within the terms specified.

**Senator Stewart:** Thank you.

**Senator Grafstein:** All right. Now, so to a disinterested observer, we have this contract without the ability to change it for ten years, and then we have your statement this morning saying that you had nothing to do with the final award of the contract to the Paxport cum merger group, but you had a real interest in that contract because this contract got triggered by that event. So when you say you had nothing to do, you had a real and definitive economic interest in the award of the final contract to Mergeco cum Paxport.

**Mr. Doucet:** Yes, my firm did. Those that I contracted to help me did. And I hope the client did.

**Senator Grafstein:** Fine. Let's just move on to the contract again, the contract itself. Sorry, I've lost my notes here for a moment.

In addition to this, there is no provision in this contract for you to assign this contract to anybody else. So this contract is with the GBCI group, and —

**Mr. Doucet:** GBCG.

**Senator Grafstein:** I'm sorry, the Government Business Consulting Group. These acronyms get me down. I have difficulty with them. I appreciate that.

But you have no ability, or your company had no ability to assign this to anybody else. So this is a personal contract to a company which you were at the time the major shareholder or the sole shareholder, and you had no ability to turn this over to a third party, by law. I'm talking about just in the agreement.

**Mr. Doucet:** I'm not a lawyer either.

**Senator Grafstein:** There is no assignment provision. Counsel, you'll see that there is no assignment provision in this unless it's somewhere not in this document.

**Senator Tkachuk:** If Fred died, would the contract just keep on going?

**Senator Grafstein:** Yeah.

**Senator Tkachuk:** That's great. It would be hard, but it would be —

**The Chairman:** Order.

**Senator Tkachuk:** Sorry.

**Mr. Nelligan:** The only suggestion I would make, senator, is that a contract with a corporation is not normally deemed to be a personal contract. It's with a corporation. Within the corporation, one can always buy and sell shares, and the personalities can change, so I would not call this a personal contract.

[Translation]

**M. Nelligan:** Il ne contient aucune clause de modification ni de résiliation au cours de la période indiquée.

**Le sénateur Stewart:** Merci.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Ainsi, pour un observateur impartial, il y a d'une part ce contrat qu'il n'est pas possible de modifier avant dix ans et d'autre part, vous avez dit ce matin que vous n'aviez rien à voir dans l'adjudication du contrat à Paxport et au groupe formé par voie de fusion mais que vous y étiez directement intéressé parce que c'est cet événement qui le fait entrer en vigueur. Par conséquent, même si vous prétendez que vous n'aviez rien à voir là-dedans, vous aviez incontestablement un intérêt financier dans l'adjudication du contrat final à Mergeco et Paxport.

**M. Doucet:** Oui, ma firme avait un intérêt. Les personnes que j'avais engagées pour m'aider en avaient un et le client aussi. Je l'espère, du moins.

**Le sénateur Grafstein:** C'est bien. Revenons au contrat proprement dit. Excusez-moi, j'ai égaré provisoirement mes notes.

En outre, ce contrat ne contient aucune clause prévoyant la possibilité pour vous d'en confier l'exécution à quelqu'un d'autre. Par conséquent ce contrat a été signé avec la firme GBCI et...

**M. Doucet:** C'est GBCG.

**Le sénateur Grafstein:** Pardon, c'est le *Government Business Consulting Group*. Je ne m'y retrouve plus dans tous ces sigles. J'ai de la difficulté à les retenir. Merci.

Vous n'aviez pas, ou du moins votre firme n'avait pas la possibilité d'en confier l'exécution à quelqu'un d'autre. Par conséquent, il s'agit d'un contrat personnel conclu avec une entreprise dont vous étiez alors le principal ou l'unique actionnaire, et vous n'aviez pas du tout la possibilité, légalement parlant, de confier la tâche à quelqu'un d'autre. Je veux dire que l'accord ne contenait aucune clause à cet effet.

**M. Doucet:** Je ne suis pas avocat non plus.

**Le sénateur Grafstein:** Ce document ne contient aucune clause de cession. Monsieur l'avocat, je vous signale qu'il ne contient aucune clause de ce genre, à moins qu'elle ne se trouve dans une autre partie de ce document.

**Le sénateur Tkachuk:** Le contrat resterait-il en vigueur si M. Doucet venait à mourir?

**Le sénateur Grafstein:** Oui.

**Le sénateur Tkachuk:** C'est formidable. Ce serait difficile, mais...

**Le président:** À l'ordre!

**Le sénateur Tkachuk:** Je vous prie de m'excuser.

**M. Nelligan:** Tout ce que j'ai à vous dire, monsieur le sénateur, c'est qu'un contrat passé avec une entreprise ne peut normalement pas être considéré comme un contrat personnel. Il est toujours possible, au sein d'une entreprise, d'acheter et de vendre des actions et les responsables peuvent changer; on ne peut donc pas considérer cela comme un contrat personnel.

[Text]

**Senator Grafstein:** No, but it's a corporate contract in the sense that it doesn't have, and Senator Jessiman will understand what I'm saying, it doesn't have the normal assignment provisions, with or without reasonable consent.

**Mr. Nelligan:** That's right.

**Senator Grafstein:** It's a locked-in contract, in that sense. The only way —

**Mr. Nelligan:** In that sense.

**Senator Grafstein:** The only way to deal with this would be through, as you say, the sale of the shares of G — excuse me again.

**Mr. Doucet:** GBCG.

**Senator Grafstein:** That.

**Mr. Nelligan:** Yes.

**Mr. Doucet:** I'm not —

**Senator Grafstein:** Let's continue.

**Mr. Doucet:** You asked me a question.

**Senator Grafstein:** Sure.

**Mr. Doucet:** I started saying I'm not a lawyer, and I can't answer your question on the assignment, but I want to say this: That as a non-lawyer, I didn't feel constrained by that contract about hiring whoever I wanted as the president of the firm at the time to conduct the work of the firm pursuant to this contract, be those people individuals or corporations.

**Senator Grafstein:** I'm not suggesting you did. I'm just trying to get from the document what the document says and try to, as I say, filter it through the testimony.

Now, the bonus provision. You do have another agreement with us, and that is with — what is the name of the company? This is an agreement that you've referenced. You've referenced with Construction Angkor and RL Cooksaet Canada. And again, the references in terms of the work that you do for them is identical, same general provisions.

So if we again look at the contracts as opposed to your testimony, we see a parallel in the terms of reference, written terms of reference to Construction Angkor and Coolsaet Canada, and so it will give you some indication of the difficulty we're having trying to parse through these agreements.

Now, I would like to turn to the next agreement. The next agreement is again the agreement for Paxport International, and everything I've said about Paxport Inc. applies to Paxport International with one exception. The fee structure is different. And in that instance, instead of it being 8,000 per month with disbursements and all the rest of it, it's 8,700 per month, and so the total there for the ten years would be 1,444,000. Again, it's again from the same source. So —

**Senator Tkachuk:** Like a Senate contract, eh. It's like a Senate contract. That's no-cut too.

**Senator Grafstein:** The Senate doesn't have a contract. We don't have a contract.

**Senator Tkachuk:** You don't have one?

[Traduction]

**Le sénateur Grafstein:** Non, mais ce contrat ne contient pas les clauses habituelles de cession, avec ou sans le consentement raisonnable du client, et le sénateur Jessiman comprend certainement ce que je veux dire.

**M. Nelligan:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Dans ce sens-là, il s'agit par conséquent d'un contrat immuable. Le seul moyen...

**M. Nelligan:** Dans ce sens-là.

**Le sénateur Grafstein:** La seule façon de régler le problème serait, comme vous l'avez dit, de vendre des actions de G... excusez-moi encore une fois.

**M. Doucet:** GBCG.

**Le sénateur Grafstein:** C'est cela.

**M. Nelligan:** Oui.

**M. Doucet:** Je ne suis pas...

**Le sénateur Grafstein:** Continuons.

**M. Doucet:** Vous m'avez posé une question.

**Le sénateur Grafstein:** Certainement.

**M. Doucet:** Je disais donc que je ne suis pas avocat et que je ne peux pas répondre à votre question sur la cession, mais je tiens à vous dire ceci: n'étant pas avocat, je ne me sentais pas obligé, en tant que président de la firme, d'engager qui je voulais pour l'exécution de ce contrat, qu'il s'agisse de particuliers ou d'entreprises.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne dis pas que c'était le cas. J'essaie seulement de savoir exactement ce que le document veut dire et de faire la comparaison avec votre témoignage.

Parlons maintenant du bonus. Vous nous avez remis le texte d'un autre contrat avec quelle entreprise, déjà? Avec Construction Angkor et RL Coolsaet Canada. Les clauses sont identiques à celles du précédent, en ce qui concerne les services que vous vous engagez à leur fournir, ce sont les mêmes clauses générales.

Contrairement à ce que vous avez déclaré, on peut faire un parallèle entre ces différents contrats en ce qui concerne les missions. Cela vous donne par conséquent une idée de la difficulté que nous avons à essayer d'analyser ces accords.

Quant à l'accord suivant, celui qui concerne Paxport International, tout ce que j'ai dit à propos de Paxport Inc. est valable, à une seule exception près. Le tarif est différent. Dans ce cas-ci, au lieu de 8 000 \$ par mois plus tous les frais, c'est 8 700 \$ par mois, ce qui représente au total une somme de 1 444 000 \$ pour la période de dix ans. Cela vient de la même source. Par conséquent,...

**Le sénateur Tkachuk:** C'est comme un contrat du Sénat, n'est-ce pas. Il n'est pas réductible non plus.

**Le sénateur Grafstein:** Il n'existe pas de contrat au Sénat. Nous n'en avons pas.

**Le sénateur Tkachuk:** Vous n'en avez pas un?



[Texte]

**Senator Grafstein:** We don't have a contract.

Now, on the International agreement, again, for the uninitiated, when they read the two agreements, the terms of reference are the same. The contract terms are the same. The parties are somewhat different, but they are the same ownership, for exactly the same terms of work, and no separation in terms of what you were doing for one as opposed to the other in the contract.

I take it that the record will show that in response to each one of those comments, the witness was agreeing with me.

**Mr. Doucet:** Yes.

**Senator Grafstein:** Fine. All right.

**Mr. Doucet:** May I comment?

**Senator Grafstein:** Sure. By all means.

**Mr. Doucet:** I think the first page of the contract reads "general consultancy contract".

**Senator Grafstein:** It may. I just — which one?

**Mr. Doucet:** Both of them. Each one.

**Senator Grafstein:** It says, title page — well, except this —

**Senator Hervieux-Payette:** Section 3.

**Senator Grafstein:** Just hold on for a minute. Where is the other contract?

**Mr. Doucet:** Your tab 3, senator.

**Senator Grafstein:** I know. That I just want to see. I have the Inc. one. Does the other one follow?

**Mr. Doucet:** They follow, yeah.

**Senator Grafstein:** Immediately follow.

**Mr. Doucet:** About five pages into it, you have the other one.

**Senator Grafstein:** Now, again my confusion on that, on the general side, if you look at the covering page, the covering page says:

WHEREAS G.B. ... is offering Pax ... Government of Canada relations and related services, hereinafter called government relations ... services.

AND WHEREAS Pax .. carries on the business of Airport Development and Management.

And then when you turn to the International agreement, it says exactly the same thing. There is no reference here to your international aspect. The parties are different, but the content is the same.

**Mr. Doucet:** That's correct.

**Senator Grafstein:** How are we to deduct or how do we get support for your contention that contract two was for international services and contract one was sort of partially for the evolution for the thing, because the references are exactly the same? They're parallel. So a third party can't deduct that from the legal document.

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Nous n'avons pas de contrat.

En ce qui concerne l'accord avec Paxport International, encore une fois, pour un profane, les missions sont les mêmes que dans l'autre accord. Elles sont identiques. Les parties diffèrent un peu, mais le propriétaire est le même et les conditions de travail sont exactement les mêmes. Vous vous engagiez à faire la même chose dans les deux cas.

Je suppose que le fait que le témoin acquiesce à chacun de ces commentaires paraîtra dans le compte rendu.

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** C'est bien. Parfait.

**M. Doucet:** Puis-je faire un commentaire?

**Le sénateur Grafstein:** Certainement. Je vous en prie.

**M. Doucet:** Je crois qu'il est écrit «contrat général de consultation» sur la première page.

**Le sénateur Grafstein:** C'est possible. Je me demande seulement de quel contrat vous parlez?

**M. Doucet:** Des deux.

**Le sénateur Grafstein:** À la page titre, il est indiqué... sauf que...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Cela se trouve dans la partie 3.

**Le sénateur Grafstein:** Un instant. Où est l'autre contrat?

**M. Doucet:** À l'onglet 3, sénateur.

**Le sénateur Grafstein:** Je sais. Je voulais seulement vérifier. J'ai le contrat avec Paxport Inc. Est-ce que l'autre vient après?

**M. Doucet:** Oui.

**Le sénateur Grafstein:** Immédiatement après.

**M. Doucet:** L'autre se trouve à peu près cinq pages plus loin.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne m'y retrouve pas non plus. Encore une fois, c'est très vague. Voici ce qui est indiqué sur la page de couverture:

ATTENDU QUE G.B. [...] offre à Pax [...] de contacts et des services annexes, appelés ci-après services [...] de contrats avec le gouvernement.

ET ATTENDU QUE Pax [...] se charge de réaménagement d'aéroports.

Le contrat avec Paxport International dit exactement la même chose. Il ne renferme aucune indication qu'il s'agit de services internationaux. Les parties sont différentes, mais le libellé est le même.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Qu'est-ce qui nous permet de croire, comme vous l'affirmez, que le contrat numéro 2 porte sur des services internationaux et que le contrat numéro 1 porte sur des services qui visent en quelque sorte à faire évoluer le dossier, parce que les conditions sont exactement les mêmes? Les deux sont parallèles. Par conséquent, vu de l'extérieur, il est impossible

[Text]

**Mr. Doucet:** Yes. Let me try and explain.

**Senator Grafstein:** Please.

**Mr. Doucet:** First, these are general consultancy contracts, and they are used broadly as standard contracts. The assignments that are given pursuant to those contracts are sometimes given in writing and sometimes given orally.

In this case, the separation is made on the company's contract, Incorporated in one contract and International in the other. The actual work to be carried out, because we are dealing here with devolution from Crowns, be it the Canadian Crown or other countries, the process presumably would have been very much the same. That is to say that most airports that would have been targeted internationally for possible inclusion in the devolution there, their devolution program would have been owned by the state, and therefore the process of the work to be done would have been quite similar to that which was being done in Canada.

**Senator Grafstein:** I can't either agree or disagree with what you're saying. All I'm suggesting is that is not reflected — nothing that you've just said is reflected in the written documents presented by you to this committee. The written documents do not reflect what you've just said.

**Mr. Doucet:** They do not reflect otherwise.

**Senator Grafstein:** But they do reflect the fact that it's for Canadian consulting services for the airport development.

**Mr. Doucet:** No, they don't.

**Senator Grafstein:** That's what the general words say. That is right at the beginning on the cover page. Whereas, Whereas G.B. is offering Pax Inc. International Government of Canada relations and related government consulting services hereinafter called government relations consulting services, and whereas Pax Inc. carries on the business of airport development.

**Mr. Doucet:** But it doesn't say Canadian airport development.

**Senator Grafstein:** The other one says? It says the same thing.

**Mr. Doucet:** That's right.

**Senator Grafstein:** It refers to Pax and Pax as Pax's business.

**Mr. Doucet:** That's right.

**Senator Grafstein:** So there is no change in the definition. So forgive us the confusion. Forgive the external parties who don't have any knowledge of this the confusion. The documents don't seem to reflect what you're saying. That's all I'm saying. Fair enough. You agree with that.

**Mr. Doucet:** They are clear to me, but they may not be clear to you.

[Traduction]

de tirer une telle conclusion d'après le texte des documents légaux.

**M. Doucet:** Si. Je vais essayer de vous l'expliquer.

**Le sénateur Grafstein:** Je vous en prie.

**M. Doucet:** Tout d'abord, il s'agit de contrats généraux de consultation et ce sont en gros des contrats-types. Les droits et les obligations qui en découlent sont tantôt précisés par écrit, tantôt verbalement.

Dans ce cas-ci, c'est le nom de la compagnie qui est différent. Dans un cas, il s'agit de Paxport Inc. et dans l'autre, de Paxport International. Quant à la nature des tâches à effectuer, elle est probablement très semblable, parce qu'il s'agit de transfert de responsabilités effectué par l'État, qu'il s'agisse de l'État canadien ou d'États étrangers. Autrement dit, pour la plupart des aéroports étrangers dont on prévoit transférer l'exploitation, le programme de transfert est un programme de l'État concerné, et par conséquent la nature du travail à faire aurait été très semblable à ce que l'on était en train de faire au Canada.

**Le sénateur Grafstein:** Je ne suis pas en mesure d'approuver ni de nier ce que vous dites. Tout ce que je veux dire, c'est que cela n'est pas indiqué dans les documents écrits que vous nous avez présentés.

**M. Doucet:** Ce n'est pas exclu non plus.

**Le sénateur Grafstein:** Par contre, ces documents précisent qu'il s'agit de fournir des services de consultation canadiens pour le réaménagement d'aéroports.

**M. Doucet:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** C'est ce que dit l'introduction générale. Cela se trouve tout au début, sur la page de couverture. Attendu que G.B. offre à Pax Inc. International des services de contacts avec le gouvernement du Canada et des services consultatifs annexes appelés ci-après services consultatifs de contacts avec le gouvernement du Canada, et attendu que Pax Inc. se charge de réaménagement d'aéroports.

**M. Doucet:** Il n'est pas indiqué qu'il s'agit de réaménagement d'aéroports canadiens.

**Le sénateur Grafstein:** Qu'est-ce que dit l'autre contrat? La même chose.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Il est question de Paxport et de la nature de ses activités.

**M. Doucet:** C'est exact.

**Le sénateur Grafstein:** Par conséquent, il n'y a aucune différence dans le libellé. Pardonnez-nous pour cette confusion. Pardonnez les parties non concernées pour cette confusion, parce qu'elles ne sont pas au courant. Les documents ne confirment apparemment pas ce que vous dites, un point c'est tout. Vous êtes d'accord sur ce point.

**M. Doucet:** Pour moi, ils sont clairs, mais peut-être pas pour vous.

[Texte]

**Senator Grafstein:** They're not clear on the documents. Okay.

Now let's move to the confusion that I have and that Senator Jessiman and I both share. That is, who pays? You get the successful award. Who pays the cheque? Who is your client?

**Mr. Doucet:** Paxport Incorporated in one case and Paxport International in the second case.

**Senator Grafstein:** All right. On or about January 14, some weeks before you sign this agreement, and some weeks after you have your preliminary discussions with the Paxport officials, which is somewhere between December 7 and December 22, we have our first indication of a legal document that references this deal, and it's called the — it's the first pre-merger document. I'll call it a pre-merger document, because there was subsequently fuller legal documents to reflect that. That is document 002064. I would hope that somebody will give him a copy of that document.

At the same time, you might also — we'll hold that for a moment. Now, I think all the other members of the committee have that document.

**Mr. Doucet:** Would you give me a bit of time?

**Senator Grafstein:** By all means. The question I'm going to ask you is, I'm trying to find out from the documents as opposed to testimony who pays and who is your client. Who is your client?

**Mr. Doucet:** I don't have to read this to answer that specific question. My client was and remained Paxport International and Paxport Incorporated.

**Senator Grafstein:** Let me take you through some of the confusion that I have, first of all, in this document. The document says — this I was corrected the other day, and I appreciate that — that Paxport was awarded the rights to negotiate Terminal 1 and 2 for which they received 50 per cent of the Mergco, which essentially, if you add it all up, was, I assume, something like 18 or \$19 million for the contract plus the right to or the requirement to invest another \$61 million, for a total of \$80 million, and the other party was putting in the same amount in terms of goods, which was the cash flow and the value of Terminal 3. That's the deal.

Now, as part of this deal, Paxport is able to recoup \$5 million expended by them up until the time of the trigger date, your trigger date. So they get a recoupment of some \$5 million. In addition to that, Paxport, or I think it's Paxport, or somebody, gets a management — an ongoing management contract for the airport. And we don't know the terms of that. But so Paxport got from — they got their equity. They get their bonus, which is another \$20 million in addition to that. They have a cut — it's not a no-cut. In this instance, it's not a no-cut management. It's a management contract that can be negotiated from time to time.

Now, when I reference your documents, who pays your cheque? Where does it come from? Who is your client? Is it the Mergco, or is it Paxport Inc.? I'm talking about the Inc. part, not

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Ce n'est pas indiqué clairement. Bon.

Passons maintenant à l'autre question qui n'est pas claire dans mon esprit, ni dans celui du sénateur Jessiman. Qui paie, en fait? C'est vous qui avez obtenu le contrat. Qui paie le chèque? Qui est votre client?

**M. Doucet:** Dans un cas, c'est Paxport Incorporated et dans l'autre, Paxport International.

**Le sénateur Grafstein:** Très bien. Le premier document légal concernant cette transaction est daté du 14 janvier ou quelque chose comme cela, c'est-à-dire quelques semaines avant que vous ne signiez ce contrat et quelques semaines après les premiers entretiens que vous avez eus avec les représentants de Paxport et qui ont eu lieu entre le 7 et le 22 décembre. Il s'agit en fait du premier document préparatoire à la fusion. Je l'appellerai ainsi, parce qu'il existe d'autres documents légaux ultérieurs qui sont plus complets. Il s'agit du document numéro 002064. J'espère que quelqu'un lui remettra une copie de ce document.

Vous pourriez en profiter également... nous allons attendre quelques instants. Je crois que tous mes collègues ont maintenant une copie de ce document.

**M. Doucet:** Pourriez-vous me donner quelques minutes?

**Le sénateur Grafstein:** Certainement. Je voudrais savoir qui paie et qui est votre client. J'essaie de trouver la réponse dans les documents. Je ne parle pas de témoignage. Qui est votre client?

**M. Doucet:** Je n'ai pas besoin de lire ceci pour répondre à votre question. Mon client était et est toujours Paxport International et Paxport Inc.

**Le sénateur Grafstein:** Voyons d'abord ce que dit ce document-ci, pour essayer de dissiper la confusion qui règne dans mon esprit. Le document dit (et l'on m'a corrigé l'autre jour, ce que j'apprécie) que les droits de négociation concernant les aéroports 1 et 2 ont été accordés à Paxport et qu'en échange, cette société avait reçu 50 p. 100 de Mergco, ce qui représente en tout une somme de 18 ou 19 millions de dollars pour le contrat, plus le droit ou l'obligation d'investir 61 millions de dollars, ce qui fait au total 80 millions, et l'autre partie s'engageait à fournir l'équivalent en nature, ce qui représente le cash-flow et la valeur de l'aéroport 3. C'est l'accord qui était prévu.

D'après cet accord, Paxport pouvait récupérer cinq millions de dollars jusqu'à la date stratégique, c'est-à-dire la date à laquelle vos contrats entrent en vigueur. Par conséquent, Paxport devait récupérer environ cinq millions de dollars. En plus, elle devait, je pense que c'est elle ou c'est peut-être quelqu'un d'autre, obtenir un contrat permanent de gestion de l'aéroport dont les conditions ne sont pas connues. Par conséquent, Paxport obtenait son argent. Elle obtenait son bonus, ce qui fait 20 millions de dollars de plus. Dans ce cas, il ne s'agissait pas d'un contrat de gestion immuable. Il pouvait être négocié à certains moments.

D'après vos documents, qui paie votre chèque? D'où l'argent vient-il? Qui est votre client? Est-ce Mergco ou Paxport Inc.? Je parle de Paxport Inc. et pas de Paxport International.



[Text]

the International part for the moment. Paxport Inc. Who pays? Who is your client?

**Mr. Doucet:** As I've said before, senator, my client was and remained Paxport Inc. in the case of that contract, and in the case of the other one, Paxport International.

**Senator Grafstein:** I'd like counsel to confirm this, because I haven't had a chance to do this for a subsequent date, but my reading of this contract is that all of their rights, Paxport Inc.'s rights, for Pearson, including the management, was thrown into this deal, and they end up getting equity in the deal, plus they get their ongoing management responsibility. So where do you fit into this?

**Mr. Doucet:** Well, senator, as I've said before, my contracts are what they are, and you have them in front of you.

**Senator Grafstein:** You were concerned about this on April 6.

**Mr. Doucet:** I'm sorry?

**Senator Grafstein:** You were concerned about this on April 6.

**Mr. Doucet:** As to who would pay the bill?

**Senator Grafstein:** Yeah. And let —

**Mr. Doucet:** I'm always concerned about who would pay the bill.

**Senator Grafstein:** You were concerned in writing. I think we should now turn to this. I would like you to read this before I get after this. That's a document that is on part of the public record. It appears in the lawsuit that was launched, I believe, by the various parties, and it's Exhibit Number 7 to an affidavit of John Desmarais, and I think it's before the committee. If it's not before the committee, it should be before the committee. It's a letter dated April 6, 1994 from Mr. Doucet to Robert S. Vineberg, who I believe is the counsel and the lawyer responsible for preparing the merged documents. Is that correct?

**Mr. Nelligan:** That's my understanding.

**Senator Grafstein:** That's my understanding. If I'm not correct, counsel, correct me on that. Read this letter and tell us what this means.

**Mr. Doucet:** Would you give me time to —

**Senator Grafstein:** Sure, by all means. By the way, if you would like to seek counsel's advice on this and come back and deal with it, even at a subsequent time, I hope, because I don't want to surprise you with any document, you can come back and amplify any answer you give at this time.

**Mr. Doucet:** I appreciate that. Thank you for that. My first question, Mr. Chairman: Is this relevant to the committee's proceedings?

**The Chairman:** I haven't read it yet.

**Mr. Doucet:** Maybe we can get a declaration on that first.

[Traduction]

**M. Doucet:** Comme je l'ai déjà dit, sénateur, mon client était et reste Paxport Inc. en ce qui concerne ce contrat et en ce qui concerne l'autre contrat, c'est Paxport International.

**Le sénateur Grafstein:** Je voudrais que ce soit confirmé par l'avocat, parce que je n'ai pas eu l'occasion de vérifier pour une date ultérieure. D'après ce que je peux voir dans ce contrat, tous les droits de Paxport Inc. en ce qui concerne l'aéroport Pearson, y compris son administration, ont été précisés et la société obtient des capitaux ainsi que la responsabilité de la gestion courante. Quel est donc votre rôle là-dedans?

**M. Doucet:** Eh bien, comme je vous l'ai déjà dit, monsieur le sénateur, mes contrats sont ainsi, et vous les avez sous les yeux.

**Le sénateur Grafstein:** Cette question vous préoccupait le 6 avril.

**M. Doucet:** Pardon?

**Le sénateur Grafstein:** Cette question vous préoccupait le 6 avril.

**M. Doucet:** Vous voulez dire que je me demandais qui payerait la facture?

**Le sénateur Grafstein:** Oui. Et...

**M. Doucet:** C'est une question qui me préoccupe toujours.

**Le sénateur Grafstein:** Vous l'avez indiqué par écrit. J'estime que c'est le moment d'en parler. Je voudrais auparavant que vous lisiez cela. C'est un document qui fait partie du domaine public. Il a été déposé dans le cadre des poursuites qui ont été intentées par les différentes parties, si j'ai bonne mémoire. Il s'agit de la pièce numéro 7 annexée à un affidavit de John Desmarais, et je pense que nous avons ce document, sinon, nous devrions l'avoir. Il s'agit d'une lettre datée du 6 avril 1994, qui a été envoyée par M. Doucet à M. Robert S. Vineberg, c'est-à-dire au conseiller juridique et à l'avocat chargé de préparer les documents de fusion, si je ne me trompe. Est-ce exact?

**M. Nelligan:** C'est ce que je crois.

**Le sénateur Grafstein:** Moi aussi. Veuillez me corriger si je me trompe, monsieur l'avocat. Lisez cette lettre et dites-nous ce qu'elle veut dire.

**M. Doucet:** Pourriez-vous me laisser le temps de...

**Le sénateur Grafstein:** Certainement, je vous en prie. À propos, si vous voulez, vous pouvez toujours consulter un avocat à ce sujet et nous donner la réponse plus tard, parce que je ne tiens pas à vous prendre par surprise. Vous pourrez toujours venir confirmer plus tard la réponse que vous allez nous donner.

**M. Doucet:** Je l'apprécie. Merci. La première question que je me pose, monsieur le président, c'est si le comité a besoin de ces renseignements.

**Le président:** Je ne l'ai pas encore lue.

**M. Doucet:** On pourrait peut-être faire une déclaration à ce sujet.

[Texte]

**Senator Grafstein:** Let's take a minute or two to read it. It's only a page. Maybe I could read it aloud for everybody's edification. This is a letter to Mr. Vineberg from you. This is now April 6, 1994, and this is:

As requested by your letter of March 30, 1994, we are writing to provide you with the summary of the claim by our company ("GBCG") against T1T2 Limited Partnership.

And then it refers to:

GBCG entered into separate contracts ...

They referred to separate contracts.

... dated February 1, 1993, with Paxport International and Paxport Inc. ...

And I assume you're referencing the two contracts that you brought today.

Then you go on to say:

The contracts provide that they are for an initial term of ten years commencing on the date of lease transfer of Terminals 1 and 2 at Pearson International Airport, an event that occurred on October 7, 1993.

That was when the ultimate contract was signed or approved by the government, the final legal document. Sorry, the legally binding and fulsome document.

Then it goes on to say:

The contracts also provide for payment to GBCG of consecutive monthly retainers in the amounts of \$8,000.00 and \$8,700.00 respectively during the term of the contract together with reimbursement of expenses ... Copies of the contracts are attached.

We had this letter, but until today we did not have the contracts.

Then you go on to say:

The rights and obligations of Paxport International and Paxport Inc. pursuant to these contracts were assigned by them in 1993 to T1T2 Limited Partnership and another party. GBCG was so notified by both the assignors and the assignees and thereafter took instructions from the management of the assignees and represented their interest. In 1993, it was instructed to direct its invoices rendered pursuant to the contracts to the T1T2 Limited partnership.

Then it goes on to say:

By letter dated December 31, 1993 addressed to GBCG, Pearson Development Corp., presumably acting as the management company for the assignees, acknowledged that GBCG has undertaken work for it. By this letter, it wrongfully purported to terminate the contracts. The contracts contained no provision for their termination during the term, and accordingly they remain in full force and effect. GBCG claims against T1T2 Limited Partnership the full amount owing pursuant to the contracts over their entire term, and intends, if necessary, to sue to recover the amount

[Translation]

**Le sénateur Grafstein:** Prenons une minute ou deux pour la lire. Il n'y a qu'une page. Je pourrais peut-être la lire tout haut pour que tout le monde sache de quoi il s'agit. C'est une lettre que vous avez envoyée à M. Vineberg. Elle est datée du 6 avril 1994. Elle dit ceci:

Suite à la demande que vous avez faite dans votre lettre du 30 mars 1994, nous vous envoyons le sommaire de la réclamation que notre firme («GBCG») fait à T1T2 Limited Partnership.

Elle indique ensuite ceci:

GBCG a conclu deux contrats distincts [...]

Il est donc question de contrats distincts.

[...] le 1<sup>er</sup> février 1993, avec Paxport International et avec Paxport Inc. [...]

Je suppose qu'il s'agit des deux contrats que vous avez apportés aujourd'hui.

Voici la suite:

Il est stipulé que les contrats sont d'une durée initiale de dix ans, à partir de la date du transfert de bail pour les aérogares 1 et 2 de l'aéroport international Pearson, soit à partir du 7 octobre 1993.

C'est la date où le contrat final a été signé et approuvé par le gouvernement. C'est le document légal final. Pardon, c'est le document légal exécutoire et complet.

Je lis la suite:

Les contrats stipulent également le versement à GBCG d'honoraires mensuels consécutifs de 8 000 \$ et de 8 700 \$ respectivement pendant la durée du contrat, en plus du remboursement des frais... Vous trouverez ci-joint une copie des contrats en question.

Nous avions cette lettre, mais ce n'est qu'aujourd'hui que nous avons reçu les contrats.

Je continue:

Les droits et les obligations qui découlent de ces contrats ont été cédés par Paxport International et par Paxport Inc. en 1993 à T1T2 Limited Partnership ainsi qu'à une autre partie. GBCG a été mis au courant du changement par les cédants et par les cessionnaires. Notre firme a suivi les instructions des cessionnaires et défendu leurs intérêts. En 1993, on lui a dit d'adresser ses factures à T1T2 Limited Partnership.

La lettre dit encore ceci:

Dans une lettre datée du 31 décembre 1993 qu'elle a adressée à GBCG, la société *Pearson Development Corp.*, qui est probablement la société de gestion pour le compte des cessionnaires, a reconnu que GBCG a travaillé pour elle. Dans cette lettre, il était question de résilier les contrats, ce qui est illégal. En effet, ceux-ci ne renfermaient aucune clause de résiliation avant l'échéance et par conséquent, ils restent tout à fait en vigueur. GBCG réclame à T1T2 Limited Partnership la somme totale due pour toute la durée des contrats et compte intenter des poursuites en vue de

[Text]

owing. It is prepared to accept the present value of the amount claimed, as determined by an actuary.

And then it says something that's quite curious, and you will, I'm sure, be able to explain that:

GBCG does not intend to assert any direct claim against the Government of Canada arising from the breach as set forth above.

So my confusion is, based on your testimony, that first of all, Paxport International had nothing to do with this. This was a deal, one of, forgive my phraseology. It was a separate and distinct agreement that had to do with the consulting arrangement for things overseas, and then we have the merged company — you coming to the merged company and saying, "By the way, you can't terminate my contracts."

Forgive me if it sounds to me like the two are tied in some fashion and in some way, not yet understood. The merged company is responsible for both these two contracts, not Paxport Inc. or Paxport International.

Now, to be fair, chairman, if the witness wishes some time to have this explained by his counsel and so on, I would appreciate him doing that. If he's prepared to answer it now, he can so do so, but I want to give him every opportunity to respond, because there is a conflict in my mind between the testimony he's given today and this document, and I would like it for us to be fair to him and to the public to have an opportunity to clarify the conflict.

**Mr. Nelligan:** I think one of the problems, senator, is that this refers to a letter he received from the new company. They keep changing the name. In this particular case, it's T1T2 Partnership.

**Senator Grafstein:** I can't sort it out.

**Mr. Nelligan:** But what he's saying here is that, "T1T2 wrote to me and told me that they were assigning — that they were presuming the obligations under my contract with the various Paxports." We don't have those documents because the document you have in January is an earlier document, which I pointed out before.

And as I read this, and I think the difficulty here is that this might be referring to some litigation he's going to be involved in with these companies. He's saying, "I had a contract with the two Paxports. Your company has now indicated they have assumed Paxport's obligations, and another company has purported to cancel my contract, and I say they have no right to do it."

**Senator Grafstein:** We have other evidence here that Paxport assigned certain rights, we're not sure which, to Mergeco.

**Mr. Nelligan:** But this would be a matter between Paxport and Mergeco, and I don't think this witness would be aware of them other than the instructions he had from Mergeco, as it's presently called, that it had assumed the obligations.

**Senator Grafstein:** Again —

**Mr. Nelligan:** Until we would have the evidence from the Mergeco group as to what obligations they assumed, we don't

[Traduction]

recupérer le montant dû, si c'est nécessaire. Notre firme est prête à accepter le règlement de la somme réclamée, calculée par un actuaire.

La lettre dit ensuite quelque chose de très curieux, que vous pourriez certainement nous expliquer:

GBCG ne compte pas adresser directement une demande en réclamation au gouvernement du Canada pour la rupture des contrats susmentionnés.

Ce qui sème la confusion dans mon esprit, c'est que d'après votre témoignage, Paxport International n'avait rien à voir avec cette affaire. Il s'agissait d'un contrat distinct concernant des services consultatifs pour des transactions internationales et pourtant, c'est à l'entreprise issue de la fusion que vous vous adressez pour lui signaler qu'elle ne peut pas résilier vos contrats.

Pardonnez-moi si j'ai l'impression qu'il existe un certain lien entre les deux, qui n'est pas encore très clair. C'est donc cette dernière entreprise qui est responsable pour les deux contrats et non Paxport Inc. ou Paxport International.

Si le témoin souhaite disposer d'un certain temps pour demander des explications à son avocat, je l'accepterais bien volontiers. S'il est disposé à répondre tout de suite, il peut le faire, mais je tiens à lui donner tout le temps nécessaire, parce que d'après moi, il y a contradiction entre le témoignage et ce document. Je tiens à ce que nous ayons l'occasion d'éclaircir ce mystère, pour lui rendre justice, ainsi qu'aux Canadiens.

**M. Nelligan:** Sénateur, je crois qu'un des problèmes, c'est qu'il parle d'une lettre qu'il a reçue de la nouvelle société. Le nom ne cesse de changer. Dans ce cas-ci, c'est *T1T2 Partnership*.

**Le sénateur Grafstein:** Je n'arrive pas à m'y retrouver.

**M. Nelligan:** Dans cette lettre, il dit en réalité que T1T2 lui a écrit et lui a dit qu'elle faisait certaines présomptions au sujet des obligations contractées en vertu du contrat passé avec les deux Paxport. Nous ne possédons pas ces documents parce que celui qui est daté de janvier est antérieur, comme je vous l'ai déjà dit.

D'après ce que je peux voir, je crois que le problème, c'est que cette lettre laisse entendre qu'il compte intenter un procès à ces compagnies. Il dit en fait ceci: «J'ai un contrat avec les deux Paxport. Votre société m'a signalé qu'elle a assumé les obligations de Paxport et cette autre société prétend résilier mon contrat, ce qu'elle n'a pas le droit de faire, à mon avis».

**Le sénateur Grafstein:** Il y a d'autres documents indiquant que Paxport a cédé certains droits à Mergeco, on ne sait pas lesquels au juste.

**M. Nelligan:** C'est une question qui concerne Paxport et Mergeco. Je ne crois pas que le témoin soit au courant de cela, sauf que Mergeco, puisque c'est ainsi que la société s'appelle maintenant, lui avait annoncé qu'elle assumait les obligations.

**Le sénateur Grafstein:** Encore une fois...

**M. Nelligan:** Tant que le groupe Mergeco ne nous aura pas dit quelles obligations il a assumées, nous ne saurons pas si ces



[Texte]

know whether they assumed obligations relating only to Pearson or obligations relating to ongoing business.

**Senator Grafstein:** I guess what we're trying to do is sort out these relationships and figure out what is what.

**Mr. Nelligan:** But I don't think this witness will know, other than what he says right here.

**Senator Grafstein:** Well, it's his letter. Maybe he can comment or come back to us on that. I'm prepared to listen to his comment now, and then he can come back to it afterwards. It is confusing, counsel.

**Mr. Nelligan:** There is no doubt. I think it's confusing in the sense that the people who were doing this aren't before us yet and we haven't heard from them yet.

**Senator Grafstein:** Except one party is, the party that signed the letter.

**Mr. Nelligan:** But he's telling about what somebody else has purported to do, and he may not know. But in any event, he can explain it.

**Senator Grafstein:** Explain it.

**Mr. Doucet:** I take it from the chairman that it's relevant to this committee?

**Mr. Nelligan:** If you just explain the purpose of this letter and why you sent it, without going into the merits of the litigation you have with another party.

**Senator Grafstein:** By the way, I don't want to prejudice any litigation or any rights that you may have. That's why, if you want to seek counsel's advice on this, please do so. We're trying to get at the substance of this as it relates to the subject matter of the committee, not to interfere with any private rights.

**Senator Tkachuk:** What's the substance? What's the point?

**Senator Grafstein:** The witness has talked to us about consulting contracts related to the airport. He says —

**Senator Tkachuk:** No, he hasn't.

**Senator Grafstein:** The contracts seem to reflect that in writing. They are tabled in front of us. He's given testimony about that. He has given us an explanation of that.

**Senator Tkachuk:** I understand.

**Senator Grafstein:** Now I'm trying to understand, and he said that he has had nothing to do with this process, except the trigger of these contracts all take place on the successful award of the very contract we're talking about.

**Senator Jessiman:** To Paxport.

**Senator Grafstein:** To Paxport. So we're trying to sort it out. Who gets what when and for what reason.

**Senator Tkachuk:** Well, to me, I mean, the contract tells you who gets what when. I mean, we've got a private citizen here who has been good enough to come before the committee because he's a lobbyist. If he was a lawyer or an architect or any one of the other myriad of businesses, myriad of businesses, that

[Translation]

obligations concernaient uniquement Pearson ou les affaires en cours.

**Le sénateur Grafstein:** Nous essayons en fait de démêler cet écheveau et de savoir exactement ce qui se passe.

**M. Nelligan:** Je ne crois pas que le témoin soit au courant d'autre chose que ce dont il nous a parlé aujourd'hui.

**Le sénateur Grafstein:** Et sa lettre? Il pourrait peut-être faire un commentaire ou venir nous en reparler plus tard. Je suis disposé à l'écouter tout de suite et puis il pourra nous en reparler plus tard. On ne s'y retrouve plus, monsieur l'avocat.

**M. Nelligan:** Cela ne fait aucun doute. Je pense que c'est parce que les personnes en question ne sont pas là et que nous n'avons pas encore entendu leur témoignage.

**Le sénateur Grafstein:** Sauf une partie, celle qui a signé la lettre.

**M. Nelligan:** Mais le témoin nous dit ce que quelqu'un d'autre a parlé de faire et il n'est peut-être pas au courant. De toute façon, il peut nous donner des explications.

**Le sénateur Grafstein:** Donnez-nous des explications.

**M. Doucet:** J'en conclus, d'après ce que le président a dit, que ce sont des renseignements importants pour le comité?

**M. Nelligan:** Pouvez-vous nous expliquer l'objet de cette lettre et pourquoi vous l'avez envoyée, sans nous parler du bien-fondé du litige qui vous oppose à quelqu'un d'autre?

**Le sénateur Grafstein:** À propos, je signale que je ne tiens pas à compromettre l'issue d'un litige ni vos droits. C'est pourquoi je vous dis de ne pas hésiter à consulter un avocat, si vous le voulez. Nous essayons d'obtenir les renseignements nécessaires pour faire notre travail; notre but n'est pas de porter atteinte à vos propres droits.

**Le sénateur Tkachuk:** Que voulez-vous savoir?

**Le sénateur Grafstein:** Le témoin nous a parlé de contrats de consultation concernant l'aéroport. Il a dit...

**Le sénateur Tkachuk:** Non.

**Le sénateur Grafstein:** C'est ce que semblent indiquer les contrats en question. Ils ont été déposés et nous les avons sous les yeux. Il a témoigné à ce sujet. Il nous a fourni des explications.

**Le sénateur Tkachuk:** Je comprends.

**Le sénateur Grafstein:** J'essaie de comprendre. Il nous a dit qu'il n'avait rien à voir avec ce processus, si ce n'est que ces contrats entreraient en vigueur au moment où le contrat dont nous avons parlé était adjugé à l'entreprise concernée.

**Le sénateur Jessiman:** À Paxport.

**Le sénateur Grafstein:** Oui. Nous essayons donc de comprendre qui reçoit combien, quand et pour quelle raison.

**Le sénateur Tkachuk:** À mon avis, le contrat l'indique clairement. Nous avons devant nous un simple citoyen qui a eu l'amabilité de venir témoigner devant nous parce qu'il est lobbyiste. Je vous signale que les avocats, les architectes ou les autres représentants des multiples entreprises qui ont participé à ce

[Text]

have been involved in this whole process, they're not all here talking about their private business affairs.

I'm not here to defend Mr. Doucet. It's just the process is beginning to bother me. He's here to see — he's here as a lobbyist. We asked him to come here. Let's ask questions as to his lobbying activities on this particular contract. If we're here to dig around his private affairs, his private affairs, then maybe, you know, like, maybe you should leave. You know, maybe you should leave, because I wouldn't stay here. I wouldn't stay here.

And you know, you've got props. I brought the *National Inquirer*, because this is exactly what we've been doing the last hour and a half, is talking about stuff that has no relevance. And it's three o'clock in the afternoon on Thursday, and this —

**Senator Hervieux-Payette:** And you have a plane to catch.

**Senator Tkachuk:** My plane is at five o'clock. My plane is at five o'clock. It's really important that I do leave.

But my point is that he's been here since 12:30, which we've taken up — I think I took up 25 minutes of questioning, and it's been going on for two hours, and what have we learned?

**Senator Hervieux-Payette:** Senator Tkachuk, tell us what was discussed outside of the lobbying contract. I have not heard anything about his personal life. I haven't heard anything about other contracts. We just discussed the Pearson airport overall global contract and activity. So I don't know why you talk about private life. There is no private life.

**Senator Tkachuk:** Private business affairs. You know, he can go ahead. He can speak for himself.

**Senator Hervieux-Payette:** It's not private business affairs. It's his action with regards to this particular subject-matter.

**Senator Tkachuk:** He can speak for himself. All I'm saying is, if we're trying to get some information, let's get to it and let's get the information. We've been here for, on your watch, senators across, since ten minutes to one o'clock, and it's now three. And I'm just asking you what we've learned.

**Senator Hervieux-Payette:** We've learned that some of the things are confusing, and we're trying to clarify them. Some of them I understand more.

**The Chairman:** Mr. Doucet, maybe we can get back to the matter of the Pearson airport question.

**Senator LeBreton:** That would be nice for a change.

**The Chairman:** On December 7, 1992, it was announced that Paxport had submitted and had been evaluated as having the best overall acceptable report or proposal. Between December 7 and December 22, which are your dates, you made an arrangement with Paxport to provide them with services in Canada, overseas, wherever, involving advice, technology, whatever came up.

[Traduction]

processus ne sont pas tous venus nous parler de leurs affaires privées.

Je ne suis pas là pour défendre M. Doucet. Cependant, ce petit jeu commence à m'agacer. Il est là à titre de lobbyiste. Nous lui avons demandé de venir. Posons-lui des questions sur le lobbying qu'il a fait dans le cadre de ce contrat. Si c'est pour se mêler de ses affaires personnelles, vous feriez peut-être mieux de partir, vous feriez peut-être mieux de partir car moi, je ne resterais pas.

Vous n'êtes pas les seuls à faire cela. J'ai apporté le *National Inquirer*, parce que c'est exactement ce que nous faisons depuis une heure et demie, nous parlons de choses qui n'ont absolument rien à voir avec le sujet. D'autre part, nous sommes jeudi et il est 15 heures, etc...

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Et vous avez un avion à prendre.

**Le sénateur Tkachuk:** Mon avion décolle à 17 heures. Il faut absolument que je le prenne.

Ce que je veux dire, c'est que nous sommes là depuis 12 h 30. Je crois que j'ai posé des questions pendant 25 minutes. Par conséquent, ce petit jeu a duré deux heures et nous n'avons rien appris.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Sénateur Tkachuk, dites-nous de quoi nous avons discuté qui ne concerne pas le contrat de lobbying. Je n'ai rien entendu au sujet de sa vie privée. Je n'ai rien entendu au sujet d'autres contrats. Nous avons uniquement parlé du contrat global concernant l'aéroport Pearson et des activités correspondantes. Par conséquent, je me demande bien pourquoi vous parlez de vie privée. Il n'en a pas été question du tout.

**Le sénateur Tkachuk:** Je parle d'affaires personnelles. Il peut continuer. Il peut parler lui-même.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Il ne s'agit pas d'affaires privées. Nous avons discuté de ce qu'il a fait dans ce contexte.

**Le sénateur Tkachuk:** Il peut parler lui-même. Tout ce que je veux dire, c'est que si l'on veut d'obtenir des renseignements, qu'on le fasse sans détours. Messieurs, nous discutons depuis 12 h 50, et il est 15 heures. Je me demande ce que nous avons appris.

**Le sénateur Hervieux-Payette:** Nous avons appris que certaines choses sont déroutantes et nous essayons de tirer cela au clair. Il y a des choses que je comprends mieux.

**Le président:** Monsieur Doucet, nous pourrions peut-être revenir à la question de l'aéroport Pearson.

**Le sénateur LeBreton:** Ce serait bien, pour changer un peu.

**Le président:** Le 7 décembre 1992, on a annoncé que Paxport avait présenté la meilleure offre ou la meilleure proposition globale. Entre le 7 et le 22 décembre, et c'est vous qui avez parlé de ces dates, vous avez conclu avec Paxport un accord portant sur la fourniture de services au Canada et à l'étranger, des services consultatifs et technologiques, entre autres.

[Texte]

Now then, from that date, December 22, until October 7, you must have been very very concerned about the eventual contract and how it would all turn out. In that period of seven, eight months, did you do anything to assist Paxport or Mergeco or T1T2 or the managing partner Pearson Development? Did you do anything to assist in the finalization of that contract? Did you lobby anybody? Did you pay anybody? Did you do anything?

**Mr. Doucet:** I did not during that period, senator, lobby anyone. As far as my mandate was concerned, it was not a lobbying one. It was one looking over the horizon of post Pearson, and I've defined what that activity was on both the Inc. and the Int. contract.

I've also indicated that I kept a watching brief. I kept my ears open as to how the process was going on because I did have an interest as to its outcome, and I've disclosed that and it's obvious.

So I hope that answers your question.

**The Chairman:** Yes. You didn't influence anybody or try to influence anybody?

**Mr. Doucet:** Absolutely not.

**The Chairman:** During that period?

**Mr. Doucet:** I didn't think that anyone had to be influenced. This was a technical process that was going on. It's not unique to this particular contract. All major procurements go through a process of negotiations. During those periods, for us who are in the professional roles of lobbyists, the lobbying is over. That's for the technocrats and the bureaucrats and the clients themselves and their teams to emerge with an agreement.

**The Chairman:** Well, whatever confusion that senators might have with regard to the contracts or the nature of the contracts, or whatever problems may arise as a result of litigation which you may have with another party is one thing, but I just wanted to know what the lobbying activities were up to the date of October 7.

**Mr. Doucet:** I think, Mr. Chairman, that my colleague Mr. Neville answered it best this morning when he said that during that period, it was a very quiet period for the lobbyists so-called. Because the best overall selection had been made, the process that followed after that was one which I just explained in your previous question.

**Senator Grafstein:** Two short questions. So from December, the middle of December until October, middle of December, 1993 to October 7, you're telling the committee that you had no direct or indirect contact with respect to government officials of any stripe, be it elected or appointed or central bureaucrats or consultants to these, with respect to the October 7 contract? Which was the merge contract in its enforceable form.

**Mr. Doucet:** I'm not saying that. In fact, I disclosed before that I met with the chief of staff of the minister, and I don't recall

[Translation]

Entre cette date, c'est-à-dire le 22 décembre, et le 7 octobre, vous avez certainement été très préoccupé au sujet du contrat éventuel et vous vous demandiez comment tout cela allait tourner. Au cours de cette période de sept ou huit mois, avez-vous fait quelque chose pour aider Paxport ou Mergeco ou T1T2 ou la société de gestion qui était leur associée, c'est-à-dire *Pearson Development*? Avez-vous fait quelque chose pour les aider à obtenir ce contrat? Avez-vous fait du lobbying? Avez-vous versé de l'argent à quelqu'un? Avez-vous fait quelque chose?

**M. Doucet:** Durant cette période, je n'ai pas fait de lobbying du tout, sénateur. Ma mission n'était pas de faire du lobbying. Elle était de nature prospective, et j'ai précisé en quoi consistait cette activité sur les deux contrats, celui avec Paxport Inc. et celui avec Paxport Int.

J'ai également dit que j'avais une mission de surveillance. Je suivais le déroulement du processus, parce que je n'avais pas d'intérêt dans son issue. Je l'ai signalé et c'est évident.

J'espère que cette réponse vous satisfait.

**Le président:** Oui. Vous n'avez exercé aucune influence ou essayé de le faire sur qui que ce soit?

**M. Doucet:** Absolument pas.

**Le président:** Au cours de cette période?

**M. Doucet:** Je ne jugeais pas nécessaire d'influencer qui que ce soit. C'était un processus technique. Il ne s'appliquait pas uniquement à ce contrat. Tous les marchés importants sont assujettis à un processus de négociation. Les lobbyistes professionnels comme nous ne font plus de lobbying pendant ces périodes. Ce sont les technocrates et les bureaucrates ainsi que les clients proprement dits et leurs équipes qui doivent conclure un accord.

**Le président:** Peu importe la confusion qui puisse régner dans l'esprit de mes collègues au sujet des contrats ou de leur nature, ou les problèmes susceptibles de découler des éventuels litiges que vous avez avec une autre partie, je tiens à savoir quelles ont été les activités de lobbying jusqu'au 7 octobre.

**M. Doucet:** Monsieur le président, je crois que mon collègue M. Neville a répondu à cette question ce matin. Il a dit en effet que c'était un période très calme pour les lobbyistes. Étant donné que l'on avait choisi la meilleure proposition globale, le processus qui a suivi est celui que je viens de vous expliquer à propos de votre question précédente.

**Le sénateur Grafstein:** J'ai deux petites questions à vous poser. Ainsi, vous nous affirmez que de la mi-décembre 1993 au 7 octobre, vous n'avez pas eu de contacts directs ou indirects avec quelque représentant du gouvernement que ce soit, qu'il s'agisse d'un représentant élu ou nommé, ou de fonctionnaires ou experts-conseils travaillant pour son compte, à propos du contrat du 7 octobre, c'est-à-dire du contrat de fusion sous sa forme applicable?

**M. Doucet:** Je ne dis pas cela. En fait, j'ai déjà dit que j'ai rencontré le chef de cabinet du ministre, mais je ne me souviens



[Text]

meeting anyone else. Because I was interested in the outcome, and I was keeping a watching brief, monitoring.

**Senator Grafstein:** If you did not talk to anybody other than Mr. Neville and the chief of staff, how were you keeping a watching brief? Where did you get your information from?

**Mr. Doucet:** Senator, when you're in the business that we're in, government relations consultant, you fraternize with the network of Ottawa, and through that process, you find out what is going on. This is not a revelation, I'm sure, that I'm making to you.

**Senator Grafstein:** Absolutely not.

**Mr. Doucet:** Therefore you get acquainted with what is happening. And since —

**Senator Grafstein:** I mean, I don't want to qualify this as lobbying or not lobbying. That's another question. But there were discussions that you had from time to time from the middle of December to October 7 with the decision-making process with respect to this project?

**Mr. Doucet:** With respect to the project that are identified in my contracts that are mine to pursue.

**Senator Grafstein:** Fine.

**Senator Stewart:** The implication is that you were indifferent to whether or not the contracts to which you have made reference ever came into effect.

**Mr. Doucet:** No, no. I don't want to leave you with that. I certainly had an interest.

**Senator Stewart:** You just prayed?

**Senator Grafstein:** Prayed and fraternized.

**Mr. Doucet:** I kept my ears to the ground.

**Senator Stewart:** Ears and knees.

**Mr. Doucet:** Ears and knees on the ground.

**Senator Grafstein:** For purposes of the record, I should indicate my relationship with Mr. Doucet, because it was formal for a previous period of time. And that was that I was co-chairman of the economic summit in 1988, and Mr. Doucet was at that time I think consulting with the government. I think it was the Prime Minister's office. And we had a very good and a very fruitful and a very interesting and a very successful relationship. I acted in my capacity as a senator and a volunteer. He acted in his role as ambassador. So if there is any question about any other relationship I have, we did have that non-contractual non-legal but very pleasant relationship.

**The Chairman:** Thank you. May I thank the witness? Thank you very much, Mr. Doucet. That was very interesting testimony.

**Mr. Doucet:** Thank you.

**The Chairman:** One last thing. We meet again, as you know, on Tuesday, September 12, and the witnesses at that particular time will be the group from Claridge and the group from Paxport, for want of a better name.

[Traduction]

pas d'avoir rencontré quelqu'un d'autre. Comme je m'intéressais aux résultats, je suivais l'affaire.

**Le sénateur Grafstein:** Si vous n'avez parlé à personne d'autre que M. Neville et que le chef de cabinet, comment suiviez-vous l'affaire? D'où tirez-vous les renseignements que vous aviez?

**M. Doucet:** Sénateur, dans notre profession, c'est-à-dire celle d'expert-conseil en matière de relations avec le gouvernement, on fraternise avec le réseau d'Ottawa, et c'est ainsi que l'on sait ce qui se passe. Je suis certain que ce n'est pas une révélation pour vous.

**Le sénateur Grafstein:** Absolument pas.

**M. Doucet:** C'est ainsi qu'on se tient au courant de tout ce qui se passe. Et étant donné que...

**Le sénateur Grafstein:** Je ne tiens pas à qualifier cela de lobbying ou non. C'est une autre question. Par contre, je voudrais savoir s'il vous est arrivé, de la mi-décembre au 7 octobre, d'avoir des discussions au sujet du processus décisionnel, en ce qui concerne ce projet.

**M. Doucet:** Au sujet du projet spécifié dans mes contrats.

**Le sénateur Grafstein:** C'est bien.

**Le sénateur Stewart:** Vous insinuez que cela ne vous intéressait pas de savoir si les contrats en question entraient en vigueur ou non.

**M. Doucet:** Non, non. Je ne veux pas vous donner cette impression. Cela m'intéressait évidemment.

**Le sénateur Stewart:** Vous êtes-vous contenté de prier?

**Le sénateur Grafstein:** Vous avez prié et fraternisé.

**M. Doucet:** J'ai collé les oreilles au sol.

**Le sénateur Stewart:** Les oreilles et les genoux.

**M. Doucet:** Les oreilles et les genoux.

**Le sénateur Grafstein:** Je tiens à signaler que j'ai eu à un certain moment des relations avec M. Doucet, parce que c'était officiel. C'était lorsque j'étais coprésident du Sommet économique, en 1988. À cette époque, M. Doucet était expert-conseil pour le gouvernement, pour le cabinet du premier ministre, si je ne m'abuse. C'était de très bonnes relations, très fructueuses et très intéressantes. J'étais là en tant que sénateur et que bénévole. Il jouait son rôle d'ambassadeur. Par conséquent, si l'on se demande si j'ai eu d'autres types de rapports avec lui, je vous signale que nous avons eu alors des relations non contractuelles mais très agréables.

**Le président:** Merci. Puis-je remercier le témoin? Merci beaucoup, monsieur Doucet. Vous nous avez dit des choses très intéressantes.

**M. Doucet:** Merci.

**Le président:** Une dernière chose. Comme vous le savez, nous nous réunissons à nouveau le mardi 12 septembre, et les témoins seront les représentants de Claridge et ceux de Paxport, faute de trouver un meilleur nom.

*[Texte]*

Now, I want to make just a couple of announcements. I want everybody to take notice of and to thank the court reporters who have been with us up till the present time and will continue to be, the interpreters and translators, the duplicators and photocopiers and the binders, and the messengers who delivered all the daily evidence to the people who requested it, and the people who sent the stuff on the Internet to those who requested it. I want to thank them. They have done an absolutely excellent job for us, and we're very very grateful. The meeting is adjourned.

The committee adjourned.

*[Translation]*

J'ai deux ou trois choses à ajouter. Je tiens à vous signaler à tous le dévouement des sténographes qui sont restés avec nous jusqu'à présent et qui le resteront encore, des interprètes et des traducteurs, des préposés à la photocopie et à la reliure ainsi que des messagers qui ont livré tous les témoignages quotidiens aux personnes qui l'avaient demandé, ainsi que les personnes qui ont transmis ces renseignements par Internet à ceux et celles qui en avaient fait la demande. Je tiens à les remercier. Tous ces gens-là ont fait un travail absolument excellent, et nous leur en sommes extrêmement reconnaissants. La séance est levée.

Le comité suspend ses travaux.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

Bill Neville, Hession, Neville and Associates.  
Andrew Pascoe, Andrew Pascoe Inc.  
Fred Doucet, Fred Doucet Consulting International.

Bill Neville, *Hession, Neville and Associates.*  
Andrew Pascoe, Andrew Pascoe Inc.  
Fred Doucet, *Fred Doucet Consulting International.*









